

Réplique du Transporteur sur le Projet

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3956-2015

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE
À 320 kV ET À L'INSTALLATION D'ÉQUIPEMENTS AU POSTE DES CANTONS**

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu le 26 avril 2016 les argumentations des intervenants suivants :

- l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

L'AQCIE-CIFQ a déposé une argumentation amendée le 28 avril 2016, dans le cadre de laquelle l'intervenant ajoute un nouveau point.

En conformité avec la décision D-2016-049 du 24 mars 2016, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie¹ ») sa réplique aux arguments des intervenants AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA. La Régie a accordé au Transporteur jusqu'au 29 avril 2016 à 12 h afin de déposer sa réplique.

¹ Le Transporteur, pour fins d'allègement du texte, utilise à la présente réplique les abréviations utilisées dans son argumentation du 25 avril 2016 (HQT-5, Document 1).

Réplique à AQCIE-CIFQ

À son argumentation, en version initiale et amendée, l'intervenant signale les deux sujets suivants :

- Validation de l'application des modalités du calcul de l'allocation maximale ;
- Capacité ferme de transformation au poste des Cantons.

Pour ces sujets, le Transporteur réplique dans les sections suivantes en ce qui a trait aux propos tenus par l'intervenant dans son argumentation.

De plus, le Transporteur lie la contestation à l'égard de l'argumentation de l'intervenant et considère comme étant réitérée à son encontre son argumentation, HQT-5, Document 1 en sus de la présente réplique. Quant aux conclusions de l'intervenant aux pages 1 et 2 de son argumentation, le Transporteur s'en remet notamment à la section 4 de son argumentation aux pages 11 à 16, en plus des aspects ci-après.

Validation de l'application des modalités du calcul de l'allocation maximale

L'intervenant, au point 1° du premier sujet de son argumentation, mentionne que selon lui, il s'agit « *de simplement appliquer un prorata conformément à la méthode réglementaire* ».

L'estimation effectuée par l'intervenant, selon la méthode qu'il propose dans son mémoire, pages 2 et 3, est basée sur le nombre d'années, soit 15 ans divisé par 20 ans (ou 75 %). Il applique ce pourcentage à l'allocation maximale de 604 \$/kW pour une durée de vingt ans et ce, sans considération des autres éléments à prendre en compte.

Toutefois, dans les dossiers R-3656-2008 et R-3819-2012, les allocations maximales pour une durée de moins de vingt ans que la Régie présente dans les décisions D-2008-073 (page 11) et D-2012-152 (par. 46) sont de 174 \$/kW et 296 \$/kW respectivement. À la même époque, les allocations maximales pour une période de vingt ans sont de 570 \$/kW et de 566 \$/kW, comme présenté notamment à la pièce HQT-2, Document 1.4, réponse 5.1, notes de bas de page 4 et 5.

Les allocations maximales précitées, pour une durée de moins de vingt ans, sont calculées selon la méthode présentée par le Transporteur au présent dossier, avec les adaptations nécessaires, compte tenu de l'évolution des éléments requis en fonction des décisions de la Régie. Il est possible de constater qu'elles ne sont pas basées sur un pourcentage de 3 ans divisé par 20 ans (ou 15 %), ni de 6 ans divisé par 20 ans (ou 30 %).

Pour ces motifs, ainsi que ceux présentés dans l'argumentation du Transporteur, la méthode proposée par l'intervenant et l'estimation qui en découle en ce qui a trait à l'allocation maximale devraient être rejetées par la Régie.

L'intervenant, au point 2° du premier sujet de son argumentation, fait part d'une rédaction maladroite de sa réponse 2.1 à la demande de renseignements de la Régie et essaie de préciser cette réponse. Il termine en mentionnant qu'il n'adhère pas à la méthode du Transporteur.

Même avec cette précision, apportée en argumentation, le taux qu'il utilise pour les coûts d'entretien et d'exploitation demeure à 1,49 %. Ce taux représente un pourcentage de 15 % sur 15 ans, comme indiqué dans sa réponse 2.1 à la demande de renseignements de la Régie, où il mentionne aussi que le taux d'entretien et d'exploitation doit être évalué sur 15 ans, comme les « autres composantes du coût unitaire ». Cette affirmation est inexacte pour les raisons suivantes.

Le Transporteur comprend que les composantes du coût unitaire, auxquelles réfère l'intervenant, représentent l'Amortissement, le Coût du capital, l'Entretien et l'exploitation et la Taxe sur les services publics, tel qu'il appert de la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 6, page 7, en date du 18 mars 2016. Il apparaît clairement que l'Amortissement est déterminé selon le nombre d'années de la période considérée, alors que les autres éléments sont des paramètres fixes (5,455 %, 1,3 % et 0,55 %, par exemple) qui sont appliqués à chaque année de la période considérée. C'est ainsi que ces éléments sont traités dans le calcul de l'allocation maximale pour une durée de moins de vingt ans, tout comme pour une période de vingt ans. Toutes les composantes du coût unitaire ne sont donc pas évaluées en fonction du nombre d'années. Elles sont plutôt déterminées selon les décisions applicables de la Régie lorsqu'elle approuve l'allocation maximale dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* ») et sont ensuite appliquées aux périodes de moins de vingt ans.

Dans le présent dossier², le taux utilisé par le Transporteur pour les coûts d'entretien et d'exploitation est de 1,3 %, puisqu'il découle de la valeur actualisée des coûts d'entretien et d'exploitation. Le Transporteur a souligné dans le cadre du dossier que ce taux est déterminé comme dans les dossiers précédents.

Le Transporteur considère qu'une cohérence dans le calcul doit être maintenue d'un dossier à l'autre. En l'absence de motifs probants, il souligne qu'il ne peut diverger des précédents devant la Régie, comme établi ci-dessous à titre de référence :

- dans le dossier R-3656-2008³, le taux utilisé pour les coûts d'entretien et d'exploitation est de 1,3 % ; ce taux découle de la valeur actualisée, selon le coût moyen du capital prospectif de 6,35 % alors applicable ;
- dans le dossier R-3819-2012⁴, le taux utilisé pour les coûts d'entretien et d'exploitation est de 1,3 % ; ce taux découle de la valeur actualisée, selon le coût moyen du capital prospectif de 5,95 % alors applicable.

² Dossier R-3956-2015, pièce HQT-1, Document 1, Annexe 6, page 7, en date du 18 mars 2016.

³ Dossier R-3656-2008, pièce HQT-13, Document 1 (B-4), page 25, tableau 1, section A, tel qu'il est indiqué à la pièce HQT-2, Document 1.4, réponses 5.1 et 5.2 à la demande de renseignements numéro 5 de la Régie.

⁴ Dossier R-3819-2012, pièce HQT-3, Document 1 (B-0021), page 9, tableau R4.1, tel qu'il est indiqué à la pièce HQT-2, Document 1.4, réponses 5.1 et 5.2 à la demande de renseignements numéro 5 de la Régie.

Le Transporteur s'est demandé en quoi son calcul diffère de l'estimation de l'intervenant. Aux fins du calcul de l'allocation maximale, il n'y a pas de différence sur la période de quinze ans, la méthode d'amortissement, le coût moyen pondéré du capital, le pourcentage de 15 % des coûts d'entretien et d'exploitation en valeur actualisée et la taxe sur les services publics.

L'intervenant a toutefois un autre point de vue sur le taux découlant de la valeur actualisée des coûts d'entretien et d'exploitation.

Afin d'obtenir un taux de 1,49 % comme suggéré par l'intervenant, il aurait fallu procéder à l'encontre de ce qui a été retenu dans les dossiers précités. En effet, le taux que l'intervenant estime est plus élevé que 1,3 %. Selon une telle estimation, on s'attendrait à un taux plus élevé dans ces dossiers (à titre illustratif, de l'ordre de 5,6 % et 3,0 % respectivement). Or, rien de tel ne s'est concrétisé, puisque le taux est également de 1,3 % dans tous ces dossiers, comme stipulé précédemment.

Selon le taux qu'il utilise, l'intervenant estime une valeur pour l'allocation maximale de 523 \$/kW. Dans les faits, pour estimer une telle valeur, il a nécessairement utilisé la méthode du Transporteur, à l'exception du taux pour les coûts d'entretien et d'exploitation. Autrement, il n'aurait pas pu obtenir cette valeur. Il a donc fait fi, dans ce cas, du prorata de la méthode proposée au point 1° de son argumentation.

Une contradiction apparente se dégage ainsi des propos de l'intervenant aux points 1° et 2° du premier sujet de son argumentation en version initiale et amendée. Dans le premier point, il traite d'un prorata selon le nombre d'années, sans considérer aucun autre élément et sans valeur actualisée. Le second point tient compte de la valeur actualisée. Les estimations associées avec ces deux points ne peuvent coexister de façon cohérente et ne peuvent être retenues.

Le Transporteur utilise une allocation maximale pour un service de quinze ans de 532 \$/kW, en vertu des *Tarifs et conditions* et en cohérence avec les précédents réglementaires entérinés par la Régie. Le montant maximal est de 634,3 M\$ (HQT-1, Document 1, Annexe 6, page 7). Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » dans le cadre du Projet sont de 607,1 M\$, donc inférieurs au montant maximal présenté par le Transporteur. Ainsi, aucune contribution du client n'est requise.

Pour l'intervenant, en tenant compte de la valeur 523 \$/kW qu'il estime pour l'allocation maximale (Réponse 2.1 de l'AQCIE-CIFQ et argumentation, en version initiale et amendée, page 2), il en résulte que le montant maximal serait de 623,6 M\$ (soit 523 \$/kW x (1 128 000 kW x 1,057), reflétant cette valeur, ainsi que les besoins de transport incluant les pertes de transport). Sans adhérer à l'estimation de l'intervenant, le Transporteur note que les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » dans le cadre du Projet seraient également inférieurs au montant maximal découlant de l'estimation que l'intervenant présente pour l'allocation maximale.

En outre, l'intervenant ajoute un point 3° dans son argumentation amendée, visant le taux de pertes de transport dans le calcul du montant maximal. Toutefois, l'intervenant n'a pas évoqué ce point dans sa demande d'intervention, ses demandes de renseignements, son mémoire ou son argumentation. Il n'a nullement annoncé dans le cadre du dossier qu'il souhaite en débattre. En fait, il a attendu après la date limite de dépôt de son argumentation, afin de signaler ce point à la Régie. L'usage de la technique de l'amendement, afin de compléter ou d'ajouter des éléments nouveaux à un texte déposé auprès de la Régie dans le délai initial prescrit, a le potentiel de rompre l'équité procédurale du processus administré par la Régie.

Le Transporteur a pris connaissance de l'ajout de l'intervenant dans son argumentation amendée et souhaite offrir à la Régie les remarques suivantes à cet égard.

L'intervenant exprime, dans son argumentation amendée, que l'établissement de la nouvelle puissance à transporter, en tenant compte du taux de pertes, n'est pas conforme à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

La citation que l'intervenant présente pour la puissance maximale à transporter ne fait pas partie des *Tarifs et conditions*⁵ applicables dans le présent dossier.

Pour faciliter la compréhension, le Transporteur réfère à certains passages des *Tarifs et conditions*, sans les citer au complet, pour fins d'allégement du texte.

La section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions* prévoit que l'allocation maximale est multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau, afin d'obtenir le montant maximal.

Pour le service de transport ferme à long de point à point, les *Tarifs et conditions* stipulent à l'annexe 9 que le client du service de transport paie au Transporteur pour la « [...] *capacité réservée en service de transport ferme, majorée du taux de pertes de transport indiqué à l'article 15.7 [...]* », selon le tarif applicable.

La capacité réservée est définie comme suit à l'article 1.5 des *Tarifs et conditions* : « [...] *puissance et l'énergie maximales que le Transporteur accepte de transporter pour le client du service de transport au moyen du réseau de transport du Transporteur entre le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison en vertu de la Partie II des présentes. [...]* ». La Partie II des *Tarifs et conditions* vise le service de transport de point à point.

Pour les pertes de transport, les *Tarifs et conditions* indiquent à l'article 15.7 : « [...] *Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le client du service de transport est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le Transporteur. [...]* »

⁵ Les *Tarifs et conditions* applicables pour le présent dossier, découlant de la décision D-2015-031, sont disponibles au dossier R-3903-2014, pièce HQT-12, Document 5 révisée en date du 23 mars 2015.

Dans la convention de service, présentée à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 1, il est entre autres question, aux pages décrivant les Caractéristiques du service de transport ferme à long terme de point à point, de point(s) de réception, de point(s) de livraison et de quantité maximale de puissance à transporter (capacité réservée). Tous ces termes sont en lien avec les *Tarifs et conditions*.

Par conséquent, il y a lieu de retenir que :

- la capacité réservée vise la puissance maximale – et l'énergie qui en découle – que le Transporteur accepte de transporter pour le client du service de transport ;
- le client est responsable de remplacer les pertes de transport ;
- la capacité réservée doit être majorée du taux de pertes de transport ;
- la puissance maximale à transporter correspond à la capacité réservée majorée du taux de pertes de transport.

Dans le présent dossier, la puissance maximale à transporter correspond à la capacité réservée de 1 128 MW, majorée du taux de pertes de transport de 5,7 %. Le montant maximal de 634,3 M\$⁶ représente l'allocation maximale de 532 \$/kW multipliée par cette puissance maximale à transporter.

À titre comparatif, il est à noter que dans la décision D-2012-152, paragraphes 15, 46 et 47, pour le dossier R-3819-2012, la Régie précise que dans ce dossier, la convention de service de transport ferme de point à point à long terme est de 225 MW, l'allocation maximale est de 296 \$/kW, le maximum pouvant être assumé par le Transporteur pour la croissance des besoins du client correspond à 70,2 M\$ et couvre, par conséquent, la portion des coûts associés aux besoins de ce client. Clairement, la multiplication de l'allocation maximale de 296 \$/kW par 225 MW ne donne pas 70,2 M\$. Toutefois, l'allocation maximale de 296 \$/kW multipliée par (225 MW x 1,054⁷) reflétant les besoins de transport incluant les pertes de transport, correspond exactement à 70,2 M\$.

Pour ces motifs, le Transporteur soutient que la preuve, l'argumentation et la réplique présentées dans le présent dossier sont conformes aux *Tarifs et conditions* et aux précédents réglementaires en ce qui a trait à la puissance maximale à transporter, à l'allocation maximale et au montant maximal.

Dans son argumentation amendée, l'intervenant fait également référence à la décision D-2015-209, page 134, pour le dossier R-3888-2014. Il importe de souligner que cette décision a été rendue après le dépôt du présent dossier. Le Transporteur est d'avis que par déférence, il est préférable de ne pas commenter dans ce dossier un extrait de cette décision, compte tenu du lien potentiel entre cet extrait et la phase 2 du dossier R-3888-2014. La Régie a suspendu *sine die* l'étude de la phase 2 de ce dossier par la décision D-2016-055.

⁶ Voir pièce HQT-1, Document 1, Annexe 6, page 7, révisée en date du 18 mars 2016.

⁷ Les *Tarifs et conditions* applicables pour le dossier R-3819-2012, découlant de la décision D-2011-061, sont disponibles au dossier R-3738-2010, pièce HQT-12, Document 5 révisée en date du 5 mai 2011. Le taux de pertes de transport de 5,4 % est présenté à l'article 15.7.

Par ailleurs, l'intervenant mentionne, dans son argumentation en version initiale et amendée, qu'il n'adhère pas à la méthode présentée dans ce dossier, méthode qui est pourtant en cohérence avec celle utilisée dans d'autres dossiers. Il apporte des interprétations divergentes afin de réduire indûment l'allocation maximale dont des clients, comme ceux de la charge locale raccordés directement au réseau de transport, peuvent se prévaloir pour un service d'une durée de moins de vingt ans. Aucune explication de ces interprétations, eu égard aux intérêts qu'il représente, ne ressort de la position de l'intervenant.

De l'avis du Transporteur, il est inapproprié de modifier une méthode existante dans le cadre d'un projet d'investissement, comme le présent dossier.

L'intervenant a exprimé sa position, mais ne l'a pas justifiée au fond, avec des exemples et des précédents à l'appui.

Le Transporteur invite la Régie à agir dans la continuité et à retenir pour ce Projet l'allocation maximale pour un service d'une durée de quinze ans, selon la preuve du Transporteur.

Pour les motifs que le Transporteur soutient dans la réplique et l'argumentation, la Régie devrait rejeter les propositions et estimations de l'intervenant pour l'allocation maximale.

Capacité ferme de transformation au poste des Cantons

En page 2 de son argumentation, quant à la capacité ferme de transformation au poste des Cantons, l'AQCIE et le CIFQ mentionnent que « *le Transporteur, dans son argumentation comme dans ses réponses aux demandes de renseignements, n'est toujours pas parvenu à concilier les valeurs de transit et des besoins et réitèrent en conséquence leur demande de suivi telle que formulée dans leur mémoire.* »

Cette demande de suivi se lit comme suit :

« L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger qu'un suivi soit fait sur cette question afin de s'assurer qu'une éventuelle augmentation de la capacité de transformation au poste Des Cantons soit à la charge du client du Transporteur qui a conclu la Convention de 1128 MW. »

Le Transporteur réitère que cette recommandation, qui se situe à l'extérieur du périmètre d'examen du dossier selon le paragraphe 20 de la décision D-2016-26, devrait être rejetée par la Régie⁸.

Le Transporteur a fourni au tableau 2 de sa réponse 2.3⁹ les valeurs de transit en situation post-contingence à la pointe au poste des Cantons à 735-230 kV dans un horizon de 10 ans. Ces valeurs découlent de simulations qui ont trait à la planification du réseau, en conformité avec le cadre d'examen prévu par la décision

⁸ Voir pièce HQT-5, Document 1, pages 15-16.

⁹ Voir pièce HQT-2, Document 2, page 9.

D-2016-026 de la Régie pour l'examen de la capacité ferme de transformation à ce poste, et elles prennent en considération la plus récente prévision des charges du Distributeur, l'écoulement de puissance réactive, la production des centrales présentes dans le sous-réseau et les pertes électriques subies sur le réseau de transport.

Par ailleurs, aux tableaux 3 et 5 de sa réponse 2.3¹⁰, le Transporteur a fourni les prévisions dans un horizon de 10 ans de la somme des charges coïncidentes des postes satellites et des installations des clients industriels alimentés par les postes sources des Cantons à 230-120 kV et de Sherbrooke à 230-120 kV.

Le Transporteur constate que, sur ces bases, la somme des transits post-contingence dans deux transformateurs du poste des Cantons à 735-230 kV d'une part¹¹, et la somme des charges coïncidentes alimentées par le poste des Cantons à 735-230 kV d'autre part¹², sont comparables. Ainsi, le résultat de cette comparaison n'est pas indicateur d'une problématique de conciliation des transits et des besoins.

Cet exercice de comparaison demeure approximatif, étant donné que la somme des charges ne tient pas compte de l'écoulement de puissance réactive, de la production des centrales présentes dans le sous-réseau et des pertes électriques subies sur le réseau de transport. Les résultats du tableau 2 de sa réponse 2.3 demeurent ainsi la référence, puisqu'ils reposent sur des simulations du réseau dans lesquelles tous ces phénomènes sont représentés.

Comme le Transporteur le souligne dans son argumentation¹³, les résultats de simulations qu'il a réalisées dans le cadre de la planification du réseau, soit le cadre conforme à la décision précitée, démontrent que la capacité au poste des Cantons à 735-230 kV est suffisante sur un horizon d'au minimum 10 ans.

Réplique à SÉ-AQLPA

Aux pages 6 à 10 de son argumentation, l'intervenant traite du rôle des « autres solutions » dans un dossier.

Le Transporteur réitère son désaccord avec les propos de l'intervenant, soit notamment, mais sans s'y restreindre, ceux contenus au paragraphe 15 de l'argumentation de ce dernier, pour les motifs exprimés dans son argumentation¹⁴.

La jurisprudence de la Régie établit que le choix de la solution et des alternatives, le cas échéant, qu'un demandeur présente dans le cadre d'une demande en vertu de l'article 73 de la Loi est la prérogative de ce dernier. Cette jurisprudence est claire et

¹⁰ Id. page 11.

¹¹ Cette somme est représentative du transit total au poste des Cantons à 735-230 kV.

¹² Il s'agit des charges des postes sources des Cantons à 230-120 kV et de Sherbrooke à 230 -120 kV et de la charge de 1128 MW associée au Projet.

¹³ HQT-5, Document 1, page 16, lignes 23-28.

¹⁴ Voir pièce HQT-5, Document 1, pages 17-20.

le Transporteur estime qu'il y a lieu d'y adhérer sans réserve. À cet égard, ce dernier souligne notamment les extraits suivants :

« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. » (Décision D-2004-175, page 14) ;

« [...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre. » (Décision D-2009-068, page 7) ;

« La Régie rappelle que dans le cadre règlementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. Il est clair à la lecture du dossier que le Transporteur a envisagé des solutions techniques qu'il a rapidement écartées pour, entre autres, des motifs de coûts excessifs. La Régie considère que les solutions alternatives présentées rencontrent les exigences du Règlement. » (Décision D-2009-109, page 16)¹⁵ ;

« Dans le présent dossier, le RNCREQ a choisi de présenter une analyse sur une alternative à la reconstruction de la ligne 1306. Or, faut-il le rappeler, le choix de la solution et de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur [note de bas de page omise]. Le fardeau de la preuve quant à la justification du projet lui appartient également. » (Décision D-2010-061, page 19)

Aux pages 11 à 13 de son argumentation, l'intervenant examine la justification du Projet et le Transporteur prend acte de la recommandation favorable de l'intervenant à cet égard.

Aux pages 14 à 17 de son argumentation, SÉ-AQLPA se penche sur le choix d'une ligne à courant continu plutôt qu'une ligne à courant alternatif. Le Transporteur prend acte du fait qu'elles se rallient « à la proposition d'Hydro-Québec TransÉnergie de réaliser le présent Projet au moyen d'une ligne à courant continu plutôt qu'une ligne à courant alternatif. »

Le Transporteur réitère sa réplique ci-dessus en ce qui a trait au rôle des « autres solutions » dans un dossier. Il souligne par ailleurs qu'il ne présente d'autres solutions que si elles sont jugées réalisables. À ce sujet, dans sa décision D-2007-103 (page 8 et ss.)¹⁶, la Régie mentionne ce qui suit :

« L'intervenant S.É./AQLPA propose une lecture du Règlement voulant que l'alinéa 9 de son article 2 oblige le Distributeur à faire une analyse exhaustive, incluant une étude de faisabilité, une analyse de sensibilité

¹⁵ Quant aux « motifs de coûts », voir pièce HQT-2, Document 1.4 (réponse 2.1, page 6, lignes 6-9).

¹⁶ Cette décision fut maintenue à la suite d'un processus de révision : voir décision D-2008-057, dossier R-3647-2007.

avec l'impact sur les tarifs, etc. pour les « autres solutions envisagées », en alternative au Projet dont l'autorisation est demandée. »

[...]

« Si les autres renseignements énumérés à l'article 2 du Règlement doivent obligatoirement accompagner la demande d'autorisation sous l'article 73 de la Loi, il faut noter que ceux portant sur les autres solutions envisagées doivent l'être « le cas échéant », c'est-à-dire si le cas se présente. Bien que le Distributeur ait l'habitude de présenter des informations sur les autres solutions qu'il a envisagées, on ne peut pas conclure qu'il y ait au Règlement une obligation péremptoire à cet égard. S'il n'avait pas envisagé d'autres solutions, la Régie s'attendrait à ce qu'il s'explique. »

Le Transporteur s'est conformé aux prescriptions de la Régie en explicitant que la solution présentée est la seule envisageable pour fournir le service de point à point demandé¹⁷ et en mettant au jour les faiblesses des alternatives esquissées par M. Deslauriers dans son rapport préparé pour le compte de l'intervenant.

Aux pages 21 à 25 de son argumentation, l'intervenant traite « les ajouts d'équipements proposés par Hydro-Québec TransÉnergie en application d'un critère de fiabilité N-2 » et le Transporteur prend acte des recommandations favorables de l'intervenant à l'égard des investissements suivants :

- l'ajout de batteries de condensateurs ;
- la structure de protection au croisement de la ligne à 320 kV projetée et de la ligne à 450 kV existante.

Aux pages 26 à 28 de son argumentation, l'intervenant s'exprime sur le démantèlement de la ligne d'électrode à 44 kV qui joint le poste des Cantons à 735-230 kV à celui de l'Électrode des Cantons, recommandant de traiter son coût « (au moins dans sa majeure partie) comme une amélioration au réseau et non pas comme un investissement en croissance inclus au présent Projet et faisant partie des coûts alloués entre HQT et le client selon l'appendice J. »

Le Transporteur réitère son désaccord avec cette recommandation pour les motifs exprimés dans son argumentation¹⁸. En outre, comme le Transporteur l'indique à la pièce HQT-1, Document 1, les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle », de l'ordre de 607,1 M\$, représentent 98 % du coût total du Projet, alors que les coûts de la catégorie d'investissement « maintien des actifs », de l'ordre de 10,5 M\$, en représentent 2 %¹⁹. La catégorisation reflète la pratique du Transporteur pour les projets qui atteignent plus d'un objectif et s'inscrivent de ce fait dans plusieurs catégories, dans la mesure où celles-ci s'avèrent matérielles.

¹⁷ HQT-1, Document 1, page 16.

¹⁸ Voir pièce HQT-5, Document 1, pages 20-21.

¹⁹ Page 19, lignes 23-29.

Or, comme le Transporteur le souligne dans son argumentation, l'envergure des travaux de démantèlement, ainsi que les ressources requises, ne justifieraient pas leur attribution à une catégorie d'investissement distincte de celles indiquées à sa preuve, en fonction des objectifs du Projet.

CONCLUSION

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et que la preuve offerte à la Régie est probante.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande d'autorisation relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons selon ses conclusions, son argumentation du 25 avril 2016, laquelle est ici réputée insérée en entier, ainsi que sa réplique.

Le tout respectueusement soumis.