

**Q U É B E C**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

**NO : R-3956-2015**

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

---

**HYDRO-QUÉBEC**  
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)

Demanderesse

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ**  
(ci-après « AQCIE »)

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC**  
(ci-après « CIFQ »)

Intervenants

---

**ARGUMENTATION AMENDÉE DE L'AQCIE ET DU CIFQ**

---

---

L'AQCIE et le CIFQ ont pris connaissance de l'argumentation produite par le Transporteur le 25 avril 2016 et ne croient pas utile d'y répondre point par point, sauf à signaler ce qui suit.

**Quant à la validation de l'application des modalités du calcul de l'allocation maximale :**

- 1° La méthode proposée par l'AQCIE et le CIFQ repose sur le recours à un prorata, tel qu'exigé par la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec et tel qu'approuvé, quant au principe, par les décisions auxquelles réfère le Transporteur. Le

Transporteur, quant à lui, plutôt que de simplement appliquer un prorata conformément au texte réglementaire, refait un calcul en entier en ignorant totalement l'exigence du prorata.

- 2° Le Transporteur tente de tirer partie, de manière inappropriée, d'une ambiguïté résultant d'une rédaction maladroite de la réponse 2.1 de l'AQCIE et du CIFQ à la DDR de la Régie. Cette réponse aurait dû préciser qu'en utilisant le taux annuel de 1,49% on en arriverait à une allocation maximale de 523 \$/kW et non de 532 \$/kW selon la méthode du Transporteur, méthode à laquelle n'adhèrent pas l'AQCIE et le CIFQ.
- 3° (NOUVEAU)  
Les Intervenants tiennent par ailleurs à signaler à la Régie ce qui semble une erreur du Transporteur dans le calcul du montant maximal que le Transporteur peut assumer. Celui-ci calcule ce montant en multipliant le montant unitaire par la nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau puis en augmentant ce résultat en y ajoutant le taux de perte de transport, dans le présent cas, 5,7%.

Dans leur mémoire, au deuxième paragraphe de sa page 3, les Intervenants ont eux-mêmes effectué un calcul tenant compte du taux de perte sans discussion de la méthode du Transporteur à cet égard.

Les Intervenants constatent toutefois que l'établissement de la nouvelle puissance à transporter, en tenant compte du taux de perte, n'est conforme ni au texte de la section E de l'appendice J, ni à l'interprétation qu'en propose lui-même le Transporteur tel qu'il appert du tableau 7 de la page 134 de la décision D-2015-209 (R-3888-2014 phase I). Le Transporteur propose en effet à ce tableau la définition suivante de la *puissance maximale à transporter* dans le cas d'une demande de service de transport de point à point : « *La puissance maximale à transporter correspond à la puissance précisée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau.* » Or, dans le présent dossier, on constate que la puissance maximale à transporter précisée à la demande de service (pièce B-0005 : HQT-1, document 1, annexe 1) est de 1 128 000 kW et non pas de ce nombre de kW augmenté par les pertes de transport au taux de 5,7%.

Les Intervenants estiment en conséquence que le montant maximal que le Transporteur peut assumer dans le présent cas doit être réduit d'autant.

**Quant à la capacité ferme de transformation au poste des Cantons :**

L'AQCIE et le CIFQ demeurent d'avis 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.

Le 28 avril 2016.