

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.