Argumentation du Transporteur

Table des matières

1 Introduction 5
2 Cadre réglementaire 7
3 Projet du Transporteur 7
3.1 Objectifs 7
3.2 Description et justification 8
3.3 Solution retenue 9
3.4 Coûts du projet 9
3.5 Impact tarifaire 10
3.6 Impact sur la fiabilité 11
4 Réponses aux intervenants 11
4.1 L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») 11
4.2 L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») 14
4.3 Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») 21
4.4 Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ) 22
5 Conclusion 23
Annexe Section 4.2 - Chronologie 24

1 Introduction

Le 30 mars 2022, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») demande l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'installer un convertisseur au poste Hertel, de construire une ligne à 400 kV entre ce poste et la frontière du réseau du Transporteur avec l'État de New York et de réaliser les travaux connexes (le « Projet »).

Ce Projet, dont la mise en service est prévue pour le mois de mai 2026, vise à répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme reçue par le Transporteur de la part d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité.

Le 12 avril 2022, la Régie a diffusé l'avis aux personnes intéressées dans ce dossier.

Le 19 mai 2022, la Régie dans sa décision D-2022-064, accueille les demandes d'intervention de l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »), l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »), la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (« FCEI ») et le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ).

La Régie a soumis des demandes de renseignements au Transporteur, qui y a répondu en date du 27 mai 2022, du 3 juin 2022 et du 11 juillet 2022.

Le 23 juin 2022, le Transporteur a déposé ses réponses aux demandes de renseignements des intervenants.

Le 13 juillet 2022, les intervenants ont déposé leurs mémoires.

Le 12 août 2022, l'intervenant FCEI met fin à son intervention.

Le 18 août 2022, par sa décision D-2022-102, la Régie accueille la demande de rejet et de radiation de certains passages du mémoire de RTIEÉ.

Le 30 août 2022, le Transporteur, selon l'évolution anticipée du projet en cause, revoit sa date de mise en service.

Le 2 septembre 2022, le Transporteur dépose les pièces révisées HQT-1, Document 1 et HQT-1, Document 1, annexe 8 au dossier.

Le 15 septembre 2022, le Transporteur dépose ses réponses à la demande de renseignements nº 4 de la Régie.

Le 19 septembre 2022, le Transporteur dépose ses réponses aux secondes demandes de renseignements des intervenants.

Le 22 septembre 2022, l'intervenant AHQ-ARQ, dépose son mémoire révisé.

2 Cadre réglementaire

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

Selon le sous-paragraphe 1º a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir et construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût est de 65 millions de dollars et plus, ce qui est le cas du Projet en cause.

Dans ce dossier, le Transporteur a couvert tous les aspects requis par le cadre réglementaire, notamment quant aux objectifs du Projet, sa justification, sa faisabilité économique, l'impact sur la fiabilité du réseau et la qualité du service et l'impact tarifaire. La preuve à cet égard est complète et probante.

Le Transporteur rappelle le bien-fondé de son Projet et en souligne ci-après certains aspects. Il reprend certaines des exigences du Règlement afin de mettre en lumière sa preuve au dossier ainsi que sa valeur probante.

3 Projet du Transporteur

3.1 Objectifs

Le Projet comprend principalement l'installation d'un convertisseur au poste Hertel et la construction d'une ligne à 400 kV constituée de deux câbles enfouis sur une distance d'environ 58 km (la « ligne à 400 kV ») à partir de ce poste jusqu'à la frontière canado-américaine dans la rivière Richelieu (la « frontière »). De plus, il comporte les travaux de renforcement du réseau principal requis pour assurer le respect des critères de conception du réseau.

Le Projet permet de fournir le service de transport ferme de point à point à long terme demandé par le client en cause.

Le Transporteur doit fournir les services de transport aux termes des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »), dont le service de transport faisant l'objet de la demande qu'il a reçue. Le Projet, visant à fournir le service de transport ferme de point à point à long terme[1] demandé, permet par conséquent au Transporteur de respecter ses obligations aux termes des *Tarifs et conditions*.

[1] B-0005, HQT-1, Document 1, annexe 1.

3.2 Description et justification

Description

Le Transporteur fournit les services de transport aux termes des *Tarifs et conditions*, dont le service de transport ferme de point à point à long terme faisant l'objet de la demande qu'il a reçue. Le Transporteur a établi que son réseau de transport ne disposait pas de la capacité suffisante pour fournir le service de transport demandé. Il a par la suite identifié les ajouts au réseau requis pour le faire, d'où la présente demande d'autorisation.

Le Projet soumis pour autorisation comprend les travaux suivants :

- L'ajout d'équipements au poste Hertel, dont celui d'un convertisseur auquel se raccorde la ligne à 400 kV ;
- L'ajout d'une batterie de condensateurs au poste de la Montérégie ;
- Des travaux de télécommunications ; et
- La construction d'une ligne à 400 kV entre le poste Hertel et la frontière.

Le tout est plus amplement décrit à la pièce B-0041, HQT-1, Document 1 révisé (pp. 7 et ss.) et B-0018, HQT-2, Document 1.2 (pp. 3 à 22).

Quant à la poursuite du partenariat conclu entre le Conseil des Mohawks de Kahnawà:ke et Hydro-Québec, le Transporteur en fera le suivi « selon la décision à venir en l'instance et prévoit informer la Régie des développements associés à cette séquence des étapes réglementaires au Projet en temps opportun » (voir B-0022, HQT-2, Document 1.3, p. 11).

Soulignons que les équipements qui seront installés sont conçus pour permettre leur utilisation en mode livraison, ainsi qu'en mode réception, et ce, sans aucuns « coûts supplémentaires associés aux équipements pour fonctionner en mode livraison-réception »[2].

Justification

Outre la construction de la ligne à 400 kV et l'ajout du convertisseur au poste Hertel, le Transporteur doit renforcer le réseau de transport principal notamment avec l'ajout d'une batterie de condensateurs shunt au poste de la Montérégie et ce, pour assurer le service de transport ferme de point à point à long terme requis, le tout tel que décrit à la pièce HQT-1,

[2] B-0022, HQT-2, Document 1.3 (réponses aux questions 1.3 et 1.4, pp. 4-5 de la DDR n° 2 de la Régie).

Document 1 révisé (p. 10 et ss.). Cet ajout est nécessaire afin d'assurer le service de transport ferme de point à point requis, selon les critères de conception du réseau[3].

Le Transporteur considère que le Projet est réalisable tant du point de vue technique que de son échéancier. L'avant-projet qu'il a réalisé à ce jour a permis de confirmer la faisabilité du Projet et de préciser les contraintes inhérentes à ce dernier[4].

Il considère que le Projet constitue la solution optimale pour satisfaire au besoin découlant de la demande de service de transport ferme de point à point à long terme qu'il a reçue et de respecter le souhait du client.

3.3 Solution retenue

Le Transporteur soutient que la solution présentée pour autorisation, soit le Projet, constitue la solution optimale pour fournir le service de transport ferme de point à point demandé par le client[5].

La solution 2 s'harmonise bien avec le projet CHPE qui est entièrement enfoui.

La solution retenue n'est pas la plus économique, toutefois il s'agit de la seule solution qui permet une mise en service du Projet la plus hâtive possible pour répondre à la demande du client. Les coûts imputables à l'option souterraine sont assumés par ce dernier. À titre de rappel, tous les coûts additionnels découlant de cet arrangement électrique différent de la solution de référence du Transporteur, incluant une majoration de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux des taxes applicables sont entièrement aux frais du client, comme prévu aux *Tarifs et conditions*.

3.4 Coûts du projet

Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 1 138,0 M$.

Le Transporteur souligne que la preuve prépondérante démontre que le Projet est la solution optimale afin de rendre le service attendu par le client.

Le tableau 4 de la pièce HQT-1, Document 1 révisé (p. 16) présente les coûts pour les phases avant-projet et projet.

Les rubriques de coût de Projet sont indexées suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Conformément à la demande de la Régie, le Transporteur a fourni les

---

[3] Ainsi que les travaux de rehaussement de la capacité thermique des lignes 7005 et 7035, qui relient les postes de Lévis et de la Nicolet, dont la finalisation est prévue en 2023 : R-4112-2019, B-0004, HQT-1, Document 1, notamment p. 16, lignes 1-14 et D-2020-083.

[4] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 10.

[5] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, pp. 11 et ss. et B-0022, HQT-2, Document 1.3, pp. 3 et ss.

informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés (voir également HQT-2, Document 1.2, p. 23).

Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » représentent 100 % du coût total du Projet.

Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils sont raisonnables.

Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun en conformité avec le cadre réglementaire.

3.5 Impact tarifaire

Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle ».

La mise en service est prévue pour le mois de mai 2026.

L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts de ce dernier, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics, aux coûts d'exploitation et d'entretien, ainsi que les besoins de transport.

Les résultats sont présentés par le Transporteur sur une période de 20 ans et sur une période de 40 ans, incluant une analyse de sensibilité.

Pour l'ensemble de ces périodes, la preuve démontre que le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

Enfin, le Transporteur rappelle la contribution estimée du client et sa détermination finale à la mise en service du Projet :

> *« Le montant de 1 138,0 M$ inclut un montant de 80,0 M$ pour l'arrangement électrique différent de la solution de référence du Transporteur. Par conséquent, la contribution estimée qui est requise du client pour le coût excédant le montant maximal est de 151,5 M$ et pour l'arrangement électrique différent est de 80,0 M$, pour un total de 231,5 M$, comme présenté à la pièce HQT-1, Document 1, annexe 8 [référence (iv)]. »* [6]

> *« La contribution du client pour le coût associé à l'enfouissement sera établie à la mise en service du Projet en fonction des coûts réels et de la mise à jour de l'évaluation des coûts de la*

[6] B-0018, HQT-2, Document 1.2, Réponse à la question 4.2.1 de la DDR n° 1 de la Régie, p. 27.

composante « ligne » de la solution 1. Le montant de 80 M$ sera réévalué à la mise en service. Selon les données au présent dossier, le coût de référence serait de l'ordre de 1 058 M$. » [7]

« La contribution totale du client constitue la somme de la contribution pour l'excédent au montant maximal, ainsi que de la contribution pour l'arrangement électrique différent (dont les coûts seront entièrement aux frais du client). Dès lors, la contribution totale reflète le coût réel du Projet moins le montant maximal (soit 906,5 M$). […]

Ainsi, la mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la solution 1 n'aurait pas d'impact sur la façon de calculer la contribution totale réelle exigée au client. Comme indiqué précédemment, la contribution totale refléterait le coût réel du Projet moins le montant maximal. » [8]

3.6 Impact sur la fiabilité

Le Projet soumis pour autorisation ne modifie pas la topologie du réseau de transport principal. L'ajout de la batterie de condensateurs au poste de la Montérégie contribue à assurer la fiabilité, la capacité et la continuité de service à l'ensemble des clients du réseau de transport[9].

Le Projet génère un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité que le Transporteur est tenu de fournir à sa clientèle.

4 Réponses aux intervenants

Le Transporteur répond ci-après aux mémoires et commentaires des intervenants dans ce dossier.

4.1 L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »)

L'intervenant dans son mémoire révisé du 22 septembre 2022 mentionne :

« *L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur, dans le cadre des <u>suivis de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie</u>, un calcul détaillé de la contribution du Producteur, comprenant notamment les coûts réels du Projet et l'estimation paramétrique révisée au moment de la mise en service du Projet avec toutes les hypothèses sous-jacentes.* » (p. 11) (Nous soulignons)

---

7 B-0035, HQT-2, Document 1.4, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 3 de la Régie, p. 7.
8 B-0035, HQT-2, Document 1.4, Réponse à la question 3.2 de la DDR n° 3 de la Régie, p. 8.
9 B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 20, section 7 et B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponses à la DDR n° 2 de la Régie (pp. 12 et ss.).

En réponse, le Transporteur mentionne que la recommandation de l'intervenant n'est pas utile notamment en ce que la contribution attendue du client sera déterminée à la mise en service du Projet. Ainsi, des évaluations pendant la période de construction du Projet n'apporteront aucun éclairage utile à la Régie.

En conformité au cadre réglementaire, le Transporteur prévoit faire les suivis du Projet dans les instances applicables, comme présenté notamment ci-après.

En ce qui a trait à la contribution du client, les modalités d'établissement lors de la mise en service du projet sont prévues à l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Comme indiqué précédemment, la contribution totale du client pour l'excédent au montant maximal ainsi que pour l'arrangement électrique différent (dont les coûts seront entièrement aux frais du client), refléterait le coût réel du Projet moins le montant maximal.

La contribution totale du client sera déterminée à partir des coûts réels à la mise en service du Projet, rendant inopérables les suivis que l'intervenant recommande *« dans le cadre des suivis de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie »*, ou *« dans le cadre des rapports annuels du Transporteur »* qui seraient préalables à la mise en service du Projet. De plus, *« l'estimation paramétrique révisée au moment de la mise en service du Projet avec toutes les hypothèses sous-jacentes »* que mentionne l'intervenant n'aurait pas d'impact sur la façon de calculer la contribution totale réelle du client, tel qu'il appert de la preuve et de la section 3.5 ci-dessus.

Par ailleurs, en ce qui a trait au suivi des coûts du Projet, comme prévu par le cadre réglementaire et indiqué dans la preuve[10], le Transporteur fera le suivi des coûts dans son rapport annuel. À cet égard, le Transporteur rappelle que la Régie a déjà émis des indications sur le suivi des coûts dans les décisions D-2016-086 et D-2016-093, qui ont été appliquées par la suite pour les projets d'investissement.

Aussi, en conformité avec le cadre réglementaire, quand le Projet sera complété soit lors de l'inclusion de l'actif à la base de tarification, le Transporteur fera les démonstrations requises à la Régie sur l'actif, y incluant la contribution attendue du client, en audience publique d'une demande tarifaire.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

L'intervenant dans son mémoire révisé mentionne :

> *« Cette recommandation devient encore plus pertinente avec le report de la date de mise en service en mai 2026. En effet, toutes autres choses étant égales par ailleurs, le Transporteur indique d'ores et déjà que le coût réel de la solution privilégiée sera plus élevé que prévu alors*

[10] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 19, section 5.2.

> *qu'une provision particulière pour ce projet sera vraisemblablement utilisée pour couvrir le coût supplémentaire et que les dates de mise en service des solutions 1 et 3 ne sont pas affectées par le report de la date de mise en service du projet CHPE »* (pp.11-12) (Référence omise) (Nous soulignons)

En réponse, le Transporteur souligne que le coût total du Projet demeure inchangé et qu'il n'est pas plus élevé que prévu dans la version précédente[11], puisqu'il tenait déjà compte du risque d'un report de la mise en service[12].

Le Transporteur a jugé prudent d'inclure une provision particulière considérant les probabilités de réalisation d'un report de six mois de la date de mise en service[13].

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

L'intervenant dans son mémoire révisé mentionne :

> « *Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il utilise la valeur applicable pour 2022 de 610 $/kW comme allocation maximale pour déterminer la contribution du Producteur dans le cadre du Projet.* » (p. 11)

Le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intervenant selon ce qui est exposé à l'égard de la recommandation identique présentée par l'intervenant AQCIE-CIFQ.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

L'intervenant dans son mémoire révisé mentionne :

> « *L'AHQ-ARQ est d'avis que les pertes de transport découlant du Projet sont significatives et, par conséquent, elle recommande à la Régie d'exiger du Transporteur une évaluation quantitative de l'impact du Projet sur les pertes et ce, à la suite de la première année complète suivant la mise en service du Projet.* » (p. 15)

En réponse, le Transporteur souligne que la mention de l'intervenant à l'effet que « *les pertes de transport découlant du Projet sont significatives* » relève de son avis et est basée sur une simulation reposant sur des hypothèses extrêmes. Le Transporteur a présenté un scénario où, toutes choses étant égales par ailleurs, les pertes de transport seraient parmi les plus élevées[14], soit un scénario afin de donner un ordre de grandeur maximal qui ne permet toutefois pas de conclure que « *les pertes de transport découlant du Projet sont significatives* ».

---

[11] B-0019, HQT-1, Document 1 révisé, p. 15, section 5.
[12] B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 2 de la Régie, p. 8.
[13] B-0048, HQT-2, Document 2.3, Réponses aux questions 1.1 et 1.2 de la DDR n° 2 de l'AHQ-ARQ, pp. 3-4.
[14] B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponse à la question 6.6 de la DDR n° 2 de la Régie, p. 18.

Par ailleurs, il n'est pas possible, pour l'instant, de quantifier l'impact du Projet sur les pertes lors de la mise en service complète du Projet, compte tenu que de nombreux facteurs, dont notamment l'utilisation des chemins d'interconnexion et la gestion du parc de production, influencent les pertes de transport[15].

La Régie a déjà établi un cadre de suivi de la prévision de l'impact des projets sur les pertes de transport, et ce, par sa décision D-2020-041 (R-4096-2019), section 14.2.1 :

> *« [601] Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, le cas échéant :*
>
> *• une évaluation qualitative pour certains projets pertinents qui seront mis en service dans l'année à venir;*
>
> *• une évaluation quantitative a priori pour les projets structurants de type de ligne à 735 kV qui seraient mis en service dans l'année à venir;*
>
> *• une évaluation quantitative a posteriori pour des projets modifiant les injections ou le soutirage de puissance susceptibles d'avoir une influence forte sur la sensibilité du taux de pertes (tel que l'ajout massif de production éolienne dans le sud). »* (Références omises)

Le Transporteur précise qu'il se conformera à la décision précitée, et ce, à l'occasion des dossiers tarifaires futurs selon le contexte du réseau.

Considérant que le cadre de suivi pour les pertes de transport des projets a déjà été débattu et déterminé, la Régie n'a pas à statuer de nouveau à ce sujet dans le présent dossier.

La recommandation de l'intervenant n'est pas requise et devrait être écartée.

4.2 L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »)

L'intervenant dans son mémoire mentionne :

> « *L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'ordonner au Transporteur d'utiliser l'allocation maximale de 610 $/kW pour déterminer le montant maximal que celui-ci peut intégrer à sa base de tarification concernant les immobilisations liées au projet actuel et d'évaluer l'impact tarifaire sur cette base.* » (p. 6)

Le Transporteur prie la Régie de rejeter cette recommandation de l'intervenant qui ne repose sur aucune assise factuelle et juridique, qui nie les décisions D-2020-179 et D-2021-169 et qui nie la décision D-2022-063 en ce que l'intervenant remet en cause le cadre réglementaire quant à l'application des *Tarifs et conditions,* tel qu'il est ci-après décrit.

[15] B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponse à la question 6.6 de la DDR n° 2 de la Régie, p. 17.

Pour les fins de la présente section, **la chronologie qui est en annexe doit être considérée**.

Par l'effet combiné des décisions D-2020-179 et D-2021-169, les tarifs du Transporteur étaient provisoires à compter du 1er janvier 2021, et ce, jusqu'à la décision finale D-2022-063 du 19 mai 2022.

Or, si les tarifs étaient provisoires, ce n'est pas le cas des aspects normatifs prévus au *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* qui sont d'application prospective. L'appendice J des *Tarifs et conditions* relève des aspects normatifs qui sont d'application prospective.

Comme répondu en réponse à la question 1.1 de la demande de renseignement nº 1 de l'AQCIE-CIFQ (p. 11) :

> *« [L]'allocation maximale applicable était de 671 $/kW [D-2020-063, pp.30 et 31, par. 117; D-2021-169, par 14; B-0127, p. 194.] et c'est celle qui a été retenue dans la convention de service de transport »* (Nous soulignons)

L'allocation maximale de 671 $/kW, issue de la décision D-2020-063 et inscrite à la Convention de service, était pleinement et légalement applicable le 14 mars 2022 notamment car il s'agit d'un aspect normatif non visé par les décisions D-2020-179 et D-2021-169.

L'intervenant énonce sa recommandation précitée, à l'évidence, car la valeur de l'allocation maximale contenue à l'appendice J des *Tarifs et conditions* approuvés par la décision D-2022-063 est moindre que l'allocation légalement applicable le 14 mars 2022, soit au moment de la conclusion de la Convention de service de transport.

Une telle recommandation de l'intervenant remet en cause et nie les *Tarifs et conditions* ainsi que leur application dans la réglementation du Transporteur, nie le cadre réglementaire et tente illégalement d'introduire une incertitude juridique préjudiciable car les clients du Transporteur bénéficient de la sécurité juridique d'un cadre juridique constitué résultant de la conclusion d'une convention de service conforme au *Tarifs et conditions* comme en l'instance.

À titre de rappel, **le 25 novembre 2020**, le Transporteur dépose une demande (dossier R-4137-2020) afin que la Régie déclare provisoires, à compter du 1er janvier 2021, ses tarifs de l'année 2020 approuvés par la décision D-2020-063.

La demande précitée identifie clairement les dispositions visées par la déclaration provisoire (le facteur de perte de transport prévu aux articles 15.7 et 28.5, annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, appendice H) et mentionne clairement : « *8. Le Transporteur précise que toutes les autres conditions des services de transport qui se retrouvent aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro Québec ne sont pas visées par la présente demande »*.

La demande du 25 novembre 2020 fut accueillie selon ses conclusions par la **décision D-2020-179** sur les tarifs provisoires à compter du 1er janvier 2021. La demande du 25 novembre 2020 est pleinement cohérente avec les multiples demandes antérieures au même effet qui ont été présentées par le Transporteur à la Régie depuis la mise en place de la réglementation issue de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Par sa décision D-2020-179, la Régie permet la pleine récupération des revenus requis du Transporteur tout en soutenant que toutes les autres conditions des services de transport qui se retrouvent aux *Tarifs et conditions* ne sont pas visées par la décision de déclaration provisoire (voir le paragraphe 8 de la demande du 25 novembre 2020).

La décision D-2020-179 de la Régie incarne une distinction fondamentale quant aux règles contenues aux *Tarifs et conditions* qui comportent deux ensembles des règles distinctes : **les aspects associés au Tarif (« rate ») et les aspects normatifs, soit les « Conditions ».**

Les **aspects associés au Tarif** sont ceux qui sont énumérés à la demande du Transporteur du 25 novembre 2020, qui sont associés aux revenus requis et qui ont été entérinées par la Régie par sa décision D-2020-179, à savoir :

- Le facteur de perte de transport prévu aux articles 15.7 et 28.5 ;
- Annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 ;
- Appendice H.

Les **aspects normatifs associés aux Conditions** sont multiples et concernent notamment la relation juridique du Transporteur avec ses clients dont la conclusion de convention de service de transport.

Les aspects normatifs ne sont pas visés par les décisions D-2020-179 et D-2021-169, car ils sont d'application prospective. Les aspects normatifs ne sont donc pas provisoires et continuent de pleinement s'appliquer jusqu'à leur remplacement qui est survenu lorsque la décision D-2022-063 fut rendue en mai dernier.

L'appendice J des Tarifs et conditions n'était pas énumérée, ni visée pas la demande du 25 novembre 2020 du Transporteur et n'est pas énumérée, ni visée par la décision D-2020-179. Il en va de même pour la demande associée à la décision D-2021-169.

L'appendice J des *Tarifs et conditions* relève des aspects normatifs.

La Convention de service de transport déposée en l'instance est valide et les *Tarifs et conditions*, notamment son appendice J en vigueur le 14 mars 2022 issue de la décision D-2020-063, sont appliqués correctement au Projet.

La Convention de service de transport stipule que :

> *« 7. Les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante. ».*

Le Transporteur a conclu la Convention de service conforme aux *Tarifs et conditions* fixés par la Régie qui étaient applicables le 14 mars 2022. Par conséquent, la Convention de service de transport entre le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité est légalement conclue selon les *Tarifs et conditions* et les décisions de la Régie ont été respectées.

Il est important de souligner que tous les clients du Transporteur qui contractent avec ce dernier sont traités sur un pied d'égalité et bénéficient d'un cadre juridique constitué, et ce, au moment où ces clients contractent avec le Transporteur.

Le cadre juridique constitué dont bénéficient les clients s'arrime aux aspects normatifs des *Tarifs conditions* et non au « Tarif » qui lui, par essence, pourrait varier sur la période selon l'évolution des revenus requis du Transporteur.

Selon la Loi, à son article 2, tout service de transport d'électricité par le Transporteur à Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité, est réputé constituer un contrat de service de transport.

La Convention de service au dossier, dûment formée le 14 mars 2022, est un contrat réglementé dont les stipulations essentielles sont imposées par les *Tarifs et conditions* et ne peuvent être librement discutées.

La Convention de service au dossier, dûment formée le 14 mars 2022, est conforme aux conditions nécessaires à sa formation et lie les parties.

Il n'est pas loisible au Transporteur, avec égards, ni à la Régie de modifier le cadre juridique constitué dont bénéficient les clients et qui s'arrime aux aspects normatifs des *Tarifs conditions* qui prévalaient au moment de la conclusion du contrat de service de transport.

Or, c'est précisément ce que l'intervenant illégalement recommande.

Ainsi, la Régie ne peut donner suite à la recommandation de l'intervenant, car ainsi elle modifierait illégalement en l'instance la Convention de service au dossier valablement conclue, et ce, sans appui législatif ou réglementaire.

Le Transporteur traite tous ses clients équitablement, en conformité avec le cadre réglementaire et selon les décisions de la Régie. Les clients du service de transport, depuis le début de la réglementation du Transporteur, ont bénéficié d'un cadre juridique constitué qui s'arrime aux aspects normatifs des *Tarifs conditions* qui prévalent au moment de la conclusion du contrat de services de transport, et ce, sans considération des nombreuses

décisions déclarant provisoires le Tarif. Il s'agit d'une pratique connue et appliquée dans la réglementation du transport.

La proposition de l'intervenant est erronée, contraire au droit, contraire au cadre réglementaire et légalement insoutenable. À l'évidence, l'application de la recommandation de l'intervenant est erronée, illégale et elle nie le cadre juridique constitué dont bénéficient les clients à la suite de la conclusion d'une convention de service de transport avec le Transporteur.

Par l'effet combiné des décisions D-2020-179 et D-2021-169, la Régie a déclaré provisoires les tarifs des services de transport, les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes, à compter du 1er janvier 2021. Le Transporteur réitère que l'allocation maximale contenue à l'appendice J des *Tarifs et conditions*, n'a pas été déclarée provisoire par les décisions précitées.

Selon les *Tarifs et conditions* approuvés par la décision D-2022-063 (pièces B-0224 et B-0226 référées dans cette décision), l'allocation maximale de 610 $/kW s'applique à compter du 19 mai 2022 comme indiqué à l'article 44.2 des *Tarifs et conditions* ci-dessous :

> *« **44.2 Entrée en vigueur des tarifs** : Le présent texte des Tarifs et conditions des services de transport entre en vigueur le 19 mai 2022, à l'exception des articles 15.7 et 28.5, ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2022. »* (Nous soulignons)

Il découle du texte en vigueur des *Tarifs et conditions*, que la nouvelle allocation maximale à l'appendice J, section E, entre en vigueur à compter du 19 mai 2022. Cette allocation maximale de 610 $/kW n'est pas applicable à compter du 1er janvier 2022 ni applicable le 14 mars 2022.

En conclusion, le Transporteur soutient que la Convention de service de transport ferme de point à point a été signée le 14 mars 2022[16] et que l'allocation maximale en vigueur à cette date était de 671 $/kW, selon les *Tarifs et conditions* qui prévalaient le 14 mars 2022.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

L'intervenant dans son mémoire mentionne :

> *« Étant donné que le Transporteur ne peut pas fournir l'information spécifique demandée, le coût unitaire des solutions doit être calculé globalement pour la composante Ligne. […]*
>
> *Les intervenants constatent un écart de seulement 22% entre le coût unitaire de la ligne enfouie et celui de la ligne principalement aérienne. »* (p. 7)

[16] B-0005, HQT-1, Document 1, annexe 1.

> « *Les intervenants constatent que le coût unitaire paramétrique utilisé par le Transporteur pour estimer le coût de réalisation de la composante Ligne du projet actuel est 2,57 fois plus élevé que le coût unitaire estimé dans le cadre du projet d'interconnexion à partir du poste Appalaches (dossier R-4112-2019) et de 3,8 fois plus élevé dans le cas du dossier R-3956-2015.*
>
> *Selon les intervenants, la différence du niveau de tension entre la ligne aérienne du dossier actuel (400 kV) et le niveau de tension de la ligne aérienne du dossier R-4112-2019 et du dossier R-3956-2015 (320 kV), ne peut à elle seule expliquer et justifier un tel écart de coût unitaire. En effet, un niveau de tension plus élevé pour une capacité semblable permet de réduire l'intensité du courant requis, et donc de réduire le calibre des conducteurs, ce qui diminue le poids que doivent supporter les pylônes, ce qui devrait en réduire le coût.* » (p. 8)
>
> « *Étant donné que le coût de la solution 1 est la valeur de référence pour déterminer la contribution du Producteur, son évaluation doit être justifiée par des données probantes.* » (p. 9)

En réponse, le Transporteur souligne que l'« approche globale » préconisée par l'intervenant mène sur une fausse piste et ne peut constituer une assise sérieuse afin d'établir le coût unitaire de la portion « ligne » du Projet. Le Transporteur rappelle que pour la solution 1, celle-ci est constituée de trois segments différents : aérien, souterrain et sous-marin. De plus, un poste aérosouterrain est construit afin d'assurer la transition du segment aérien vers le segment souterrain[17]. Par conséquent, l'« approche globale » suggérée par l'intervenant omet de différencier d'importants détails relativement au contenu technique et à la nature des travaux des trois segments de la portion « ligne » comparativement aux autres projets.

Considérant les lacunes de l'« approche globale », le coût unitaire estimé par l'intervenant n'est ni valide ni probant aux fins de comparaison avec les autres projets, et laisse croire erronément que la solution de référence pourrait être moins coûteuse.

Les conclusions de l'intervenant à l'effet que les coûts de la solution de référence puissent être moindres sont inexactes et ne reposent sur aucune démonstration probante. L'estimation du coût de la solution 1 est valable et suffisamment précise.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

L'intervenant dans son mémoire mentionne :

> « *Selon l'AQCIE et le CIFQ, au moment de déterminer la contribution du Producteur l'évaluation de la solution 1, doit comprendre non seulement une révision de l'estimation paramétrique de la composante Ligne de la solution 1 et des coûts réels de la portion enfouie commune aux deux solutions, mais également le coût réel des autres composantes du coût de réalisation du Projet.*

[17] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 12.

En effet, la contribution du Producteur est définie comme l'écart entre le coût de la solution 1 et le coût de la solution retenue par le Producteur (solution 2).

De plus, cette contribution est assujettie à un montant maximal fixé au Tarifs et conditions.

C'est au moment de la mise en service du Projet que les immobilisations seront intégrées à la base de tarification du transporteur. Le Transporteur devra alors justifier son évaluation de la solution 1, et s'il y a lieu appliquer le montant maximal résultant de l'utilisation de l'allocation maximale de 610 $/kW. » (p. 11)

En réponse, le Transporteur prévoit faire les démonstrations requises à la Régie sur l'actif, y incluant la contribution attendue du client, en audience publique d'une demande tarifaire, et ce, conformément au cadre réglementaire.

En ce qui a trait à la contribution du client, les modalités d'établissement lors de la mise en service du projet sont prévues à l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Comme indiqué à la section 3.5 ci-dessus, la contribution totale du client pour l'excédent au montant maximal, ainsi que pour l'arrangement électrique différent (dont les coûts seront entièrement aux frais du client), refléterait le coût réel du Projet moins le montant maximal. Ainsi, la mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la solution 1 n'aurait pas d'impact sur la façon de calculer la contribution totale réelle exigée au client.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

L'intervenant dans son mémoire mentionne :

« *Pour chacune des rubriques montrées au tableau, la proportion du coût de la rubrique par rapport au coût total est beaucoup plus élevée dans le cas du dossier actuel que dans le cas des dossiers R-4112-2019 et R-3956-2015.*

Aux dossier R-4112-2019 et R-3956-2015, ces trois rubriques représentaient moins que 7% du coût total alors que dans le cas actuel elles représentent 25,7% du coût total.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, une telle augmentation est incompréhensible et le Transporteur devra justifier ces coûts au moment de l'intégration des immobilisations liées au Projet à la base de tarification. » (p. 15)

L'intervenant omet les explications fournies par le Transporteur, notamment que chaque projet est unique, réalisé dans un contexte de marché différent et qu'il est ainsi inapproprié de comparer des coûts rubrique par rubrique[18]. Par ailleurs, le Transporteur rappelle que ces

[18] B-0029, HQT-2, Document 3.2, Réponse à la question 1.1 de la DDR n° 1 de l'AQCIE-CIFQ, p. 6.

coûts seront facturés par la suite au Projet en fonction des coûts réels et non en fonction des coûts prévus.

De plus, la Régie s'est montrée satisfaite de la réponse du Transporteur et ne juge pas utile ni pertinent de pousser plus loin sur les explications des écarts[19].

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

4.3 Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)

L'intervenant dans son mémoire mentionne :

> « *Dans le présent dossier, la FCEI est rassurée par les réponses du Transporteur qui indiquent que l'étude d'impact a été ajustée pour tenir compte de la prévision de charge la plus éloignée de l'horizon de 10 ans de la prévision de septembre 2018 et que l'ajout d'une batterie de condensateurs shunt au poste de la Montérégie demeure un renforcement de réseau optimal et suffisant pour répondre à la demande de service de transport 225T, malgré l'évolution des prévisions de charge que la FCEI interprète comme étant l'évolution entre la prévision de septembre 2018 et celle de septembre 2019.* » (p. 3)
>
> « *La FCEI recommande donc à la Régie de demander au Transporteur de présenter une proposition définissant de tels critères dans le cadre de son dossier tarifaire 2024.*
>
> *Par ailleurs, pour des raisons de transparence et afin de faciliter l'appréciation des futures demandes d'investissement découlant de nouvelles demandes de service de transport, la FCEI recommande à la Régie d'exiger que, dorénavant, le Transporteur :*
>
> *- présente dans sa preuve les paramètres utilisés relativement à la charge locale, dont l'année de la prévision et les années retenues pour l'évaluation des impacts;*
>
> *Et*
>
> *- qu'il justifie ces choix de manière similaire à ce qui est exigé par l'article 2.2.1 de la norme TLP-001-4.* » (pp. 4 et 5)

En réponse, le Transporteur mentionne tout d'abord que l'appendice D des *Tarifs et conditions* (Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau) fait partie des *Tarifs et conditions* approuvés par la Régie et son contenu est actuel ainsi qu'arrimé aux pratiques usuelles des services publics d'électricité en la matière. Le Transporteur mentionne qu'il n'est d'aucune utilité de revoir l'appendice D et qu'aucune démonstration probante de la nécessité de le faire n'a été faite. Ainsi, le Transporteur n'envisage donc pas d'en revoir les modalités.

[19] D-2022-087, par. 21.

Par ailleurs, le Transporteur rappelle le cadre procédural établi pour le présent dossier :

> *« La Régie souligne que le traitement du présent dossier ne saurait viser la remise en cause des Tarifs et conditions. Elle permet toutefois les interventions visant à valider que ces Tarifs et conditions sont appliqués correctement au Projet.*[20] *»* (Nous soulignons)

En sus, le Transporteur souligne qu'il met à jour de façon annuelle son modèle du réseau principal conformément aux *Tarifs et conditions* ainsi qu'aux normes citées[21].

La proposition de l'intervenant d'appliquer un délai de 45 jours pour mettre à jour le modèle du réseau principal est arbitraire et sans justification. Cette proposition est irréaliste et omet de considérer les normes actuelles ainsi que le cycle de mise à jour déjà mis en place par le Transporteur. En fait, le cycle actuel repose sur la coordination de plusieurs collaborateurs du Transporteur ainsi que sur des exigences découlant des normes citées. Enfin, l'expérience à cet égard du Transporteur indique que le cycle actuel est efficace.

Le Transporteur rappelle que l'étude d'impact est une étape dans le traitement d'une demande de service de transport comme en l'instance. Cette étape permet au client d'évaluer l'ampleur des investissements requis pour sa demande de service ou de raccordement. Le renforcement de réseau planifié au Projet est optimal et suffisant pour répondre à la demande de service de transport, malgré l'évolution des prévisions de charge[22].

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

4.4 Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)

L'intervenant dans son mémoire mentionne :

> *« Par conséquent, si le Tribunal n'autorise pas le Projet soumis inconditionnellement, les seules trois autres options juridictionnelles qui demeurent à sa disposition consisteraient donc à a) émettre l'autorisation conditionnellement ou b) la refuser ou c) suspendre l'examen du dossier.*
>
> *[…] [l]l n'est pas nécessaire de nous prononcer sur l'hypothèse d'une autorisation conditionnelle selon une solution autre. »* (pp. 4-5)

Les propos de l'intervenant sont, de son propre aveu, « pas nécessaire ».

L'intervenant propose une lecture singulière du cadre réglementaire qui ne saurait recevoir l'accueil favorable de la part de la Régie.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

---

[20] D-2022-064, par. 52.
[21] B-0030, HQT-2, Document 4.1, Réponse à la question 1.1 de la DDR n° 1 de la FCEI, p. 4.
[22] B-0030, HQT-2, Document 4.1, Réponse à la question 1.9 de la DDR n° 1 de la FCEI, p. 6.

Le Transporteur demande à la Régie d'accueillir la présente demande selon sa preuve soumise et d'accorder l'autorisation requise afin de réaliser le Projet.

L'intervenant à sa conclusion mentionne :

> « *34 - Pour l'ensemble de ces motifs, le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ) recommande à la Régie de l'énergie d'autoriser le Projet d'investissement d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) en équipements au poste Hertel et construction d'une ligne à 400 KV, selon son scénario 2B tel que soumis par le Transporteur.* » (p. 22)

Le Transporteur prend acte de la conclusion de l'intervenant sans toutefois adhérer à ses démonstrations sous-jacentes décrites à son mémoire. À cet effet, le Transporteur réitère ses propres démonstrations et sa preuve en appui au Projet.

Le Transporteur demande à la Régie d'accueillir la présente demande selon sa preuve soumise et d'accorder l'autorisation requise afin de réaliser le Projet.

5 Conclusion

Le dossier déposé par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la Loi, au Règlement ainsi qu'au cadre réglementaire. Le Transporteur a produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à l'étude de sa demande à l'instar des informations fournies au soutien de l'ensemble des projets similaires soumis à l'autorisation de la Régie depuis la mise en place de ce cadre réglementaire.

Le Transporteur a démontré que le Projet est conçu et que les installations seront construites selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la solution mise de l'avant est optimale pour fournir le service de transport ferme de point à point à long terme, en conformité avec les *Tarifs et conditions*.

En raison de ce qui précède et du caractère probant du dossier du Transporteur, celui-ci prie la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.

Annexe
Section 4.2 - Chronologie

Le **18 septembre 2020** : le Transporteur indique à la Régie, par lettre, qu'il reporte le dépôt de la demande tarifaire 2021 au mois d'août 2021. Ainsi, la demande tarifaire 2021 sera déposée simultanément avec la demande tarifaire 2022.

Le **25 novembre 2020** : Le Transporteur dépose une demande (dossier R-4137-2020) afin que la Régie déclare provisoires, à compter du 1er janvier 2021, **ses tarifs de l'année 2020 approuvés par la décision D-2020-063**. Cette demande est comme suit :

> *« 3. Le 18 septembre 2020, le Transporteur a indiqué à la Régie, par lettre, qu'il reporte le dépôt de la demande tarifaire 2021 au mois d'août 2021. Ainsi, la demande tarifaire 2021 sera déposée simultanément avec la demande tarifaire 2022.*
>
> *4. À sa lettre précitée, le Transporteur a indiqué qu'il déposerait une demande afin que la Régie déclare provisoires, à compter du 1er janvier 2021, ses tarifs.*
>
> *5. Au dispositif de sa décision D-2020-063, la Régie indique : (extraits)*
>
> > *FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe 1 de la présente décision, lesquels entrent en vigueur le 1er janvier 2020;*
> >
> > *FIXE à 3 021,9 M$ le montant de la facture annuelle pour l'alimentation de la charge locale, prévu à l'appendice H des Tarifs et conditions, à compter du 1er janvier 2020; […]*
> >
> > *APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, tel que proposé aux pièces B-0162 et B-0163, avec les modifications énoncées à la section 2 de la présente décision. Ce texte ainsi modifié entre en vigueur le 10 juin 2020, à l'exception des articles 15.7 et 28.5 ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2020;*
>
> *6. Le Transporteur s'adresse à la Régie afin qu'elle ordonne que les tarifs actuels des services de transport, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, soient déclarés provisoires à compter du 1er janvier 2021. Les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro Québec à cet égard sont présentés aux pièces HQT-1, Documents 1 et 2.*
>
> *7. <u>Le Transporteur précise que sa demande concerne la déclaration du caractère provisoire des aspects suivants qui se retrouvent aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, à savoir :</u>*
>
> > *<u>• Le facteur de perte de transport prévu aux articles 15.7 et 28.5 ;</u>*
> >
> > *<u>• Annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 ;</u>*
> >
> > *<u>• Appendice H.</u>*

8. Le Transporteur précise que toutes les autres conditions des services de transport qui se retrouvent aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro Québec ne sont pas visées par la présente demande.

9. La présente demande du Transporteur est requise afin qu'il puisse récupérer à l'intérieur de l'année tarifaire 2021 l'ensemble des revenus requis que la Régie lui reconnaîtra dans sa décision finale à venir pour l'année tarifaire 2021.

10. Avec égards, les clients des services de transport ne subiront aucun préjudice puisqu'en cas d'écart entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux fixés par la Régie pour l'année 2021, le montant sera remboursé ou récupéré auprès des clients dans le cadre de la facturation. Seul le Transporteur pourrait subir un préjudice suite au rejet de sa demande, car il serait alors susceptible d'être privé des revenus requis à son exploitation du réseau de transport d'électricité approuvés par la Régie et ce, jusqu'à la décision finale à venir à l'égard de sa demande tarifaire pour l'année 2021. […]

***PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE** :*

***ACCUEILLIR** la présente demande ;*

***ORDONNER** que le facteur de perte de transport prévu aux articles 15.7 et 28.5, les annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et l'appendice H qui se retrouvent aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec soient déclarés provisoires à compter du 1er janvier 2021. »* (Nous soulignons)

Le **21 décembre 2020**, la Régie rend sa décision **D-2020-179** qui accueille la demande précitée du Transporteur et la Régie déclare provisoires, à compter du 1er janvier 2021, ses tarifs de l'année 2020 approuvés par la décision D-2020-063. Le dispositif de cette décision est comme suit :

« [36] En conséquence, afin de protéger le Transporteur et sa clientèle des conséquences d'une décision tardive fixant les tarifs finaux de 2021, la Régie ne voit rien au présent dossier lui permettant de s'écarter de ses précédents en matière de fixation de tarifs provisoires. […]

[38] Après avoir considéré les commentaires des participants, la Régie juge que le traitement actuel de l'éventuel écart entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux n'est pas susceptible de causer préjudice aux clients des services de transport, d'autant plus qu'il s'agit d'une situation de court terme. En conséquence, elle est d'avis qu'il est approprié de déclarer provisoires, à compter du 1er janvier 2021, les tarifs des services de transport, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, tel que soumis aux pièces B-0003 et B-0004.

[39] En ce qui a trait à l'application d'intérêts sur l'écart entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux, SÉ-AQLPA soumet que la question de savoir si l'écart portera intérêt n'a pas à être tranchée à ce stade-ci, mais pourra l'être lors de la décision à venir sur les tarifs de l'année 2021.

Compte tenu de la position adoptée par le Transporteur à cet égard, la Régie ne croit pas opportun de remettre en cause les conclusions de sa décision D-2015-210 sur ce sujet au présent dossier. […]

[43] En conséquence, la Régie accueille la Demande du Transporteur.

[44] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

***ACCUEILLE** la demande du Transporteur;*

***DÉCLARE** provisoires, à compter du 1er janvier 2021, les tarifs des services de transport, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, tels que proposés par le Transporteur aux pièces B-0003 et B-0004;*

***AUTORISE** que l'écart éventuel entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux ne produise pas d'intérêts;*

***ORDONNE** au Transporteur de diffuser dans les meilleurs délais, sur son site OASIS, la présente décision ainsi qu'un avis à sa clientèle l'informant que les tarifs sont provisoires à compter du 1er janvier 2021 et qu'ils sont sujets à révision à la suite de la décision que la Régie rendra sur la demande tarifaire du Transporteur. »* (Nous soulignons)

Par sa décision D-2020-179, la Régie accueille la demande du Transporteur selon ses énoncés et ses conclusions.

Le **30 juillet 2021**, le Transporteur a déposé auprès de la Régie une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport par laquelle il a demandé à la Régie de déterminer le coût du service du Transporteur pour les années 2021 et 2022 et de modifier les tarifs des services de transport de façon qu'ils génèrent les revenus requis pour les années 2021 et 2022 (Dossier R-4167-2021).

Le **14 décembre 2021,** le Transporteur dépose une seconde demande (au dossier R-4167-2021) afin de faire déclarer provisoires à compter du 1er janvier 2022 les tarifs proposés des services de transport pour l'année 2022 dont les conclusions sont comme suit :

*« **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE** :*

***ACCUEILLIR** la présente demande interlocutoire ;*

***ORDONNER** par une décision interlocutoire que les tarifs proposés des services de transport d'électricité pour l'année 2022, incluant les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes, soient déclarés provisoires à compter du 1er janvier 2022. »*

Le **21 décembre 2021**, la décision interlocutoire D-2021-169 de la Régie, stipule :

> *« **DÉCLARE** provisoires, à compter du 1er janvier 2022, les tarifs des services de transport d'électricité pour l'année tarifaire 2022, incluant les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes, tels que proposés par le Transporteur aux pièces B-0127 et B-0128; »*

Le **14 mars 2022**, le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de production souscrivent à la Convention de service qui mentionne ce qui suit :

> *« Le client du service de transport s'engage à rembourser au Transporteur toute portion des coûts du projet qui excède le montant maximal calculé <u>selon l'allocation maximale de 671 $/kW prévue à l'appendice J des Tarifs et conditions des services de transport</u> d'Hydro Québec (correspondant à 906 520 329 $ en considérant la capacité réservée au point de livraison, majorée du taux de pertes de transport de 5,3 %). La portion des coûts qui excède le montant maximal sera traitée selon l'article 2 de la section A de l'appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec. Toute contribution, incluant un montant de 19 % pour les coûts d'exploitation et d'entretien, sera payable dans un délai de trente (30) jours suivant la réception d'un avis transmis par le Transporteur au client du service de transport à cet effet. »*[23] (Nous soulignons)

Le **30 mars 2022**, le Transporteur dépose sa demande d'autorisation en l'instance.

Le **19 mai 2022**, la décision finale D-2022-063, concernant la *Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022*, stipule :

> *« 3. TEXTES RÉVISÉS DES TARIFS ET CONDITIONS*
>
> *[15] La Régie a pris connaissance des pièces révisées B-02239, B-022410, B-022511 et B-022612. Les textes ainsi révisés des Tarifs et conditions 2021 et 2022, dans leur version française et anglaise, sont jugés conformes aux dispositions de la décision D-2022-053.*
>
> *[16] En ce qui a trait à l'année 2021, les articles 15.7 et 28.5, ainsi que les annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et l'appendice H du texte révisé des Tarifs et conditions sont conformes à la décision D-2022-053 et sont applicables du 1er janvier au 31 décembre 2021.*
>
> *[17] <u>En ce qui a trait à l'année 2022, le texte des Tarifs et conditions 2022 entre en vigueur en date de la présente décision</u> [19 mai 2022], à l'exception des articles 15.7 et 28.5 ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2022.*

[23] B-0005, HQT-1, Document 1, annexe 1.

[18] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

APPROUVE une base de tarification de 22 212,2 M$ pour l'année 2021 et de 21 453,0 M$ pour 2022;

APPROUVE des revenus requis de l'ordre de 3 307,4 M$ pour l'année 2021 et de 3 196,8 M$ pour 2022;

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

FIXE l'allocation maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau à 610 $/kW;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2021, telles que proposées aux pièces B-0223 et B-0225;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2022, telles que proposées aux pièces B-0224 et B-0226;

ORDONNE au Transporteur de publier sur son site OASIS, dans les 10 jours à compter de la présente décision, les versions française et anglaise des textes des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, telles qu'approuvées par la présente décision, avec un avis informant ses clients que ces textes, ainsi que la présente décision, peuvent être consultés sur le site internet de la Régie à l'adresse suivante : http://www.regie-energie.qc.ca;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision. »