Réplique du Transporteur

Table des matières

1 Introduction 5

2 Réplique aux intervenants 6

2.1 Réplique à l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») 6

2.2 Réplique à l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») 10

2.3 Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIEÉ »)..... 17

3 Conclusion 18

Annexe Section 2.2 – Extraits de décisions 19

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 ») afin 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 »).

Le 5 octobre 2022, le Transporteur a reçu les argumentations des intervenants suivants :

- L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») ;
- Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIEÉ »).

En conformité avec la lettre procédurale A-0017 de la Régie du 7 septembre 2022, le Transporteur offre à la Régie sa réplique aux argumentations des intervenants précités.

2 Réplique aux intervenants

Les intervenants précités ont respectivement déposé leur argumentation[1] dans ce dossier.

Le Transporteur constate que les intervenants ne s'opposent pas à l'autorisation par la Régie du Projet qu'il a déposé. Par conséquent, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser le projet selon sa demande et sa preuve, soutenues par son argumentation et sa réplique au présent dossier.

En ce qui a trait à d'autres aspects qu'ils mentionnent, le Transporteur lie contestation avec les argumentations offertes par les intervenants et réplique spécifiquement ci-après à certains aspects qui y sont contenus.

2.1 Réplique à l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »)

À son argumentation (page 3), l'intervenant mentionne :

> ***L'AHQ-ARQ prend acte que, quand le Projet sera complété, 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. L'AHQ-ARQ pourra alors s'assurer de la validité de l'estimation paramétrique révisée de la solution 1 avec toutes les hypothèses sous-jacentes, tel qu'annoncé par le Transporteur.***

(Référence omise)

En réplique, le Transporteur constate que l'intervenant mentionne qu'il *« prend acte que, quand le Projet sera complété, le Transporteur fera les démonstrations requises à la Régie »*. Toutefois, le Transporteur n'adhère pas aux propos subsidiaires de l'intervenant relativement au suivi de la contribution du client, comme décrit ci-après.

Le Transporteur rappelle que le coût de la solution de référence est supérieur au montant maximal. Il réitère que la mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la solution 1 n'aura donc pas d'impact sur la façon de calculer la contribution totale réelle exigée au client. Cette contribution totale reflétera le coût réel du Projet moins le montant maximal[2].

En ce qui a trait aux suivis des coûts du Projet, comme prévu par le cadre réglementaire pour les projets d'investissement et indiqué dans la preuve[3] et l'argumentation[4], le Transporteur

---

1 C-AHQ-ARQ-0018, C-AQCIE-CIFQ-0015 et C-RTIEE-0015.
2 B-0053, HQT-3, Document 1, pp. 10-11, section 3.5 et B-0035, HQT-2, Document 1.4, Réponse à la question 3.2 de la DDR n° 3 de la Régie, p. 8.
3 B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 19, section 5.2.
4 B-0053, HQT-3, Document 1, p. 12.

fera le suivi des coûts dans le rapport annuel, si la Régie le requiert, selon les décisions D-2016-086 et D-2016-093 et les indications de la Régie à cet égard.

Le Transporteur prie la Régie de retenir les suivis des coûts du Projet, tels que proposés dans sa preuve et son argumentation précitées.

À titre de commentaire quant à d'autres types de suivis ou des modifications de suivis visant distinctement ce Projet qui seraient au-delà des suivis découlant du cadre réglementaire applicable, de tels suivis supplémentaires pourraient diverger des suivis déjà entérinés par la Régie, et ce, sans apporter un meilleur éclairage à la Régie. De plus, ce pourrait être contraignant ou infaisable pour les suivis du Projet dans les délais prescrits.

Par ailleurs, dans la demande tarifaire, 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. Celle-ci reflétera le coût réel du Projet moins le montant maximal.

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

À son argumentation (pages 2 et 3), l'intervenant mentionne :

> ***Détermination de la contribution réelle du Producteur*** *[…]*
>
> *L'AHQ-ARQ constate que le Transporteur a mal interprété son commentaire alors qu'il confond l'éventuel coût réel de la solution privilégiée mentionné par l'intervenante et le coût total du Projet (à autoriser) dont il fait mention.*
>
> ***Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que l'argument du Transporteur reproduit ci-dessus n'est pas justifié et elle demande à la Régie de ne pas le retenir.***

En réplique, le Transporteur souligne qu'il présente adéquatement les coûts associés à son Projet. Il n'y a pas de confusion de sa part.

L'intervenant ne fait pas valablement la distinction entre le coût total prévu du Projet qui apparaît dans le présent dossier, et le coût réel du Projet à la mise en service, en affirmant que le Transporteur *« indique d'ores et déjà que le coût réel de la solution privilégiée sera plus élevé que prévu »*[5]. Transporteur ne souscrit pas aux propos de l'intervenant. En effet, le coût réel du Projet ne sera connu que lors de la mise en service. L'intervenant ne peut spéculer lui-même dès à présent sur l'éventuel coût réel du Projet.

Le Transporteur réitère que l'évaluation du coût total du Projet demeure inchangée puisque le coût du report de la mise en service du Projet en mai 2026 est inclus dans la provision[6].

---

5 C-AHQ-ARQ-0016, Mémoire de l'AHQ-ARQ, pp. 11-12.

6 B-0053, HQT-3, Document 1, pp. 12-13 et B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 2 de la Régie, p. 8.

Par ailleurs, le Transporteur rappelle que le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » afin de répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme. Ainsi, le coût du Projet sera couvert par le client et la contribution, au-delà du montant maximal, sera exigée au client[7].

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

À son argumentation (page 4), l'intervenant mentionne :

> *« **2. 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. »***

En réplique, le Transporteur conteste les propos et la recommandation de l'intervenant, en soutenant que l'intervenant commet des erreurs d'interprétation, d'application et allègue faussement que *« cette allocation maximale qui s'appliquait provisoirement suite au prononcé de la décision de la Régie du 21 décembre 2021 sur les tarifs provisoires du Transporteur »*.

En réalité, l'allocation maximale n'était pas provisoire à compter du 1er janvier 2021, ni à compter du 1er janvier 2022. Ceci est factuel puisque l'allocation maximale n'a pas été déclarée provisoire par la Régie.

Selon les décisions de la Régie, l'allocation maximale de 671 $/kW[8] était en vigueur à compter du 10 juin 2020 au 18 mai 2022. La nouvelle allocation maximale de 610 $/kW[9] est en vigueur à compter du 19 mai 2022.

Par conséquent, l'allocation maximale à retenir dans le cadre du Projet est de 671 $/kW car elle était en vigueur en mars 2022 lors de la signature de la convention de service, tel qu'il appert de la preuve et de l'argumentation du Transporteur ainsi que soutenu dans cette réplique.

Le Transporteur conteste la recommandation de l'intervenant selon ce qui est exposé à l'égard de la recommandation sur le même sujet présentée par l'intervenant AQCIE-CIFQ.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

À son argumentation (pages 5 et 6), l'intervenant mentionne :

> *« Pertes de transport […]*
>
> *De plus, l'AHQ-ARQ demeure d'avis que les pertes de transport découlant du Projet pourraient être significatives si elles atteignent des valeurs de 128 MW et 848 GWh annuellement mentionnées par le Transporteur. Une telle appréciation se base notamment sur les pertes*

---

7 B-0053, HQT-3, Document 1, pp.10-11, Section 3.5 et B-0041, HQT-1, Document 1, p. 19, Section 6.
8 D-2020-063, pp. 30-31.
9 D-2022-063, pp. 6-7, par. 17 et dispositif.

> *qui étaient prévues dans les plus importants projets du Transporteur des dernières années, soit Chamouchouane – Bout-de-l'Île (43 MW et 167 GWh) et Micoua – Saguenay (37 MW et 123 GWh)*[21] *avec des valeurs beaucoup moins importantes que ce qui pourrait être observé avec le Projet.*
>
> *Avec de telles valeurs de pertes possibles, l'AHQ-ARQ demeure convaincue que, en vertu de la décision D-2020-041 dont le Transporteur a reproduit des extraits, la Régie serait totalement justifiée de suivre la recommandation de l'AHQ-ARQ et d'exiger du Transporteur une évaluation quantitative a posteriori 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. »* (Références omises)

En réplique, le Transporteur réitère qu'il n'est pas possible de mentionner à présent, comme le fait l'intervenant, que les valeurs de pertes auxquelles il réfère se manifesteront à la mise en service et *« pourraient être significatives »*. Il pose des conclusions hâtives à partir de simulations reposant sur des hypothèses extrêmes, et ce, afin d'induire un suivi futur qui est ciblé à ce Projet[10]. Toutefois, le suivi additionnel proposé par l'intervenant n'apportera pas un éclairage nouveau pour la Régie, puisque le sujet des pertes de transport a été examiné et débattu récemment à la Régie et elle s'est prononcée sur les suivis requis pour les projets d'investissement. La Régie a aussi précisé que dans ce contexte, l'utilité d'un suivi *a posteriori* se trouve réduite[11].

En effet, le cadre de suivi déjà établi par la Régie prévoit le cas pour lequel une évaluation quantitative *a posteriori* est requise, ainsi que quand et comment la fournir. À cet égard, la Régie a demandé dans la décision D-2020-041 de déposer, dans le cadre des prochains dossiers tarifaires, le cas échéant : « *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)* »[12].

Le Transporteur entend s'y conformer et faire les suivis qui seraient applicables au Projet.

De plus, le Transporteur réitère les motifs soumis dans son argumentation à ce sujet[13].

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

---

[10] B-0053, HQT-3, Document 1, pp. 13-14.
[11] D-2020-041 (R-4096-2019), par. 599.
[12] D-2020-041 (R-4096-2019), par. 601.
[13] D-0053, HQT-3, Document 1, pp. 13-14.

2.2 Réplique à l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ »)

À son argumentation (pages 2 et 3), l'intervenant mentionne :

> *« I LE MONTANT MAXIMAL DE CONTRIBUTION DU TRANSPORTEUR […]*
>
> *6. La Convention ayant été signée le 14 mars 2022, afin de connaître cette allocation maximale, il faut donc référer au tarif pour la livraison annuelle indiqué à l'annexe 9 des Tarifs et conditions applicable pour cette date; […]*
>
> *9. Or, en application de la formule prévue à la sous-section 1 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions, à partir du tarif de livraison annuelle indiqué à l'annexe 9 en vigueur depuis le 1er janvier 2022, l'allocation maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau ne doit pas ainsi excéder 610 $/kW pour les conventions conclues depuis cette date; […]*
>
> ***Recommandation #1***
>
> ***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 et d'évaluer l'impact tarifaire sur cette base.*** *»* (Références omises)

En réplique, le Transporteur conteste les propos et la recommandation de l'intervenant. Ce dernier commet des erreurs d'interprétation quant à l'application et l'entrée en vigueur de la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les *« Tarifs et conditions »*), tel que ci-après décrit.

Pour les fins de la présente section, les extraits de décisions, les précédents et les arguments qui sont en annexe doivent être considérés.

La recommandation de l'intervenant et ses commentaires associés sont contraires aux décisions de la Régie, au cadre réglementaire et au cadre contractuel constitué. Il 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.

La recommandation erronée et illégale de l'intervenant est contraire au cadre réglementaire, et cherche à induire des incertitudes dans les conventions de service avec les clients, pendant une période intermédiaire où les « tarifs » seraient provisoires, afin d'y ajuster subséquemment (à la hausse, au maintien ou à la baisse selon le cas) la valeur de l'allocation maximale considérée dans une convention de service de transport. À l'évidence, les clients

du Transporteur visés par des ajouts au réseau subiraient des incertitudes et préjudices liés à la recommandation de l'intervenant, car celle-ci est erronée, illégale et nie le cadre juridique constitué dont ils bénéficient, ainsi que les décisions de la Régie.

En outre, la recommandation de l'intervenant paraît excessive, dans le contexte prévalant à la Régie. À titre d'exemple, en appliquant la recommandation de l'intervenant, des clients du service de transport, présumant que leur fardeau financier s'allégerait par une telle hypothèse, seraient probablement séduits par l'application de la recommandation illégale et erronée de l'intervenant. À l'inverse, ces mêmes clients seraient vraisemblablement très rébarbatifs à l'application de la recommandation de l'intervenant si leur fardeau financier s'alourdissait. Il apparaît évident qu'une telle recommandation n'aurait pas été faite avec une variation à la hausse de l'allocation maximale. Une position opportuniste n'est pas juridique et ne peut servir à remettre en cause le cadre réglementaire appliqué depuis de nombreuses années par le Transporteur et la Régie. La recommandation de l'intervenant ressort d'une fausse impression et d'une prémisse viciée, par rapport au cadre réglementaire que la Régie a déjà déterminé et instauré de façon récurrente.

Compte tenu de ces aspects, il en ressort que l'intervenant développe un argumentaire irrecevable dans le cadre du présent dossier, en soumettant des considérations faisant appel à une lecture différente des *Tarifs et conditions* et de leur entrée en vigueur.

Le Transporteur souligne que l'allocation maximale dans les *Tarifs et conditions* n'était pas provisoire à compter du 1er janvier 2021, ni à compter du 1er janvier 2022. Ceci est factuel puisque l'allocation maximale n'a pas été déclarée provisoire par la Régie, tel qu'il appert des arguments présentés dans la preuve, en argumentation et ci-après. Par conséquent, comme précisé par le Transporteur dans le présent dossier :

- L'allocation maximale de 671 $/kW était en vigueur lors de la signature de la convention de service en mars 2022. Cette valeur de l'allocation maximale était finale (étant donné qu'elle n'avait pas été déclarée provisoire) ;
- La nouvelle allocation maximale de 610 $/kW est en vigueur à compter du 19 mai 2022, comme approuvée par la Régie dans la décision D-2022-063. Celle-ci ne s'appliquait pas en mars 2022.

Le Transporteur tient à rappeler que les demandes afin de faire déclarer provisoires les tarifs de transport concernent uniquement la déclaration du caractère provisoire des aspects suivants qui se retrouvent aux *Tarifs et conditions*, à savoir :

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

- Appendice H.

L'appendice J des *Tarifs et conditions*[14] et l'allocation maximale qu'il contient ne sont donc pas considérés à titre « provisoire » lors d'une telle demande, mais sont plutôt maintenus jusqu'à une nouvelle décision de la Régie à cet égard.

Le Transporteur traite tous ses clients équitablement, en conformité avec le cadre réglementaire, selon les décisions de la Régie et selon les *Tarifs et conditions* approuvés par la Régie.

L'appendice J et l'allocation maximale des *Tarifs et conditions* sont exclus expressément des décisions de la Régie visant l'application provisoire des tarifs. En effet, il importe d'avoir des aspects normatifs qui permettent aux clients et au Transporteur d'avoir un cadre constitué et stable. Ceci permet d'assurer la stabilité juridique et contractuelle aux clients du Transporteur, afin qu'ils puissent contracter dans un environnement qui n'est pas susceptible de révision et qu'ils puissent connaître l'estimation de leurs engagements financiers, pour des ajouts au réseau découlant de leurs demandes. Dès lors, il importe de maintenir une application du cadre réglementaire prospective et stable.

Les distinctions que le Transporteur fait entre le « tarif » et les « aspects normatifs » des conditions de service sont conformes avec le cadre réglementaire et les décisions de la Régie qui prescrit et maintient depuis longtemps que <u>les aspects normatifs, comme les modifications aux conditions de service, sont d'application prospective</u> <u>à compter de la date de la décision finale de la Régie dans une demande tarifaire</u> (ou la date que la Régie fixe le cas échéant). Ainsi, l'allocation maximale à l'appendice J fait partie des conditions de service ayant une portée prospective et n'était pas visée les demandes du Transporteur quant à la déclaration d'application provisoire des tarifs. Des extraits de certaines décisions sont présentés en annexe.

Par ailleurs, la Régie a décidé du cadre réglementaire applicable pour les ajouts au réseau du Transporteur suivant une demande d'un client. Le client demandeur pour lequel des ajouts au réseau du Transporteur sont requis couvre les coûts du Projet, par le paiement du tarif de transport et, le cas échéant, par le versement d'une contribution. Cette approche fait en sorte que les autres clients ne sont pas impactés négativement par des ajouts au réseau qui sont requis afin de répondre à la demande d'un client.

Le cadre réglementaire actuel est propice au développement du service de transport car il assure la prévisibilité des engagements financiers des clients du Transporteur lorsque des ajouts au réseau sont requis afin de répondre à leurs demandes.

[14] *« Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport »*, dont notamment la section *« Section E – Montant maximal pour les ajouts au réseau »*.

Le Transporteur estime, avec égards, qu'il n'est pas loisible à la Régie, tel que le recommande l'intervenant dans le cadre de la présente demande d'autorisation du Projet[15], d'interpréter et d'appliquer les *Tarifs et conditions* différemment de ce que la Régie a approuvé dans la demande tarifaire 2021 et 2022[16] lorsqu'elle a fixé les tarifs, les conditions de service et leur entrée en vigueur respective. La Régie a indiqué dans le passé que les considérations faisant appel à une lecture différente des *Tarifs et conditions* débordent *« [...] le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5º) et 73 de la Loi. »*[17]. Ainsi, le traitement du présent dossier ne saurait viser la remise en cause des Tarifs et conditions, tel que l'intervenant tente de le faire.

Le Transporteur soutient que les *Tarifs et conditions* sont appliqués correctement au Projet, comme présenté dans la preuve et l'argumentation ainsi que soutenu dans cette réplique.

Le Transporteur réitère à nouveau que l'allocation maximale en vigueur dans les *Tarifs et conditions* lors de la signature de la convention de service est de 671 $/kW.[18] Il soutient aussi l'ensemble des explications et motifs soumis dans sa preuve et son argumentation à ce sujet.

En conséquence, le Transporteur demande à la Régie de retenir, aux fins du Projet, le montant de 906,5 M$ présenté par le Transporteur à titre de montant maximal.

En utilisant ce montant maximal, le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport[19], comme démontré en preuve et indiqué dans l'argumentation.

Le Transporteur réitère son argumentation principale à l'effet que selon la Loi, la convention de service déposée au dossier est conforme aux conditions nécessaires à sa formation dont les stipulations essentielles découlent des *Tarifs et conditions* ainsi que du cadre réglementaire et que ces stipulations ne pouvaient être librement discutées entre les parties contractantes.

Lorsque conclue, la convention a fixé l'étendue des obligations des parties et des avantages qu'elles retirent qui sont certains et déterminés. Selon le Transporteur, la convention a été valablement formée, sans vices, sur l'objet de la prestation ou sur tout élément essentiel qui a déterminé le consentement des parties notamment quant à la valeur de l'allocation maximale apparaissant à la convention. La convention valablement formée oblige les parties non seulement pour ce qu'ils y ont exprimé, mais aussi pour tout ce qui en découle d'après sa nature et suivant le cadre réglementaire et la Loi.

---

[15] Dossier actuel R-4188-2022 déposé sous les articles 31(5˚) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et les articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

[16] Dossier R-4167-2021 déposé sous les articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

[17] D-2010-084, p. 21, par. 89.

[18] D-2020-063, pp. 30-31.

[19] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 19-20, section 6, B-0042, HQT-1, Document 1, annexe 8 révisée, et B-0053, HQT-3, Document 1, p. 10.

Accueillir la recommandation de l'intervenant aurait pour effet de rendre aléatoire la convention de service en cause puisque l'étendue de l'obligation ou des avantages serait incertaine au moment de sa conclusion ce qui serait contraire à la Loi et au cadre réglementaire.

Accueillir la recommandation de l'intervenant entrainerait une déclaration de nullité de la convention précitée, qui doit être considérée comme un tout indivisible, dont les parties subiraient un préjudice sérieux. Une telle situation serait susceptible de remettre en cause le projet présenté pour autorisation en l'instance notamment en ce que la condition prévue à l'article 73 2° de la Loi ne serait pas satisfaite puisque la demande d'autorisation ne serait plus appuyée par un engagement contractuel du client du service de transport d'électricité.

Enfin, le Transporteur précise que l'ensemble des arguments sur l'allocation maximale et la date d'entrée en vigueur sont présentés dans le respect du principe que les clients et le Transporteur soient traités équitablement en conformité avec la Loi, les décisions de la Régie, le cadre réglementaire et les *Tarifs et conditions*.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

À son argumentation (pages 3 à 5), l'intervenant mentionne :

> *« II VALEUR DE LA SOLUTION 1 ET SON IMPACT SUR LA CONTRIBUTION DU PRODUCTEUR […]*
>
> *Recommandation #2*
>
> *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.*
>
> *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. La Régie devrait dès maintenant donner les directives nécessaires afin que le coût unitaire d'une ligne aérienne qui sera utilisée aux fins d'estimation de la solution 1, au moment de la mise en service, fasse l'objet d'une démonstration appropriée permettant d'en établir la fiabilité. »*

En réplique, le Transporteur rappelle que la solution 1 n'est pas une solution qui a été retenue par le client et n'a donc pas fait l'objet d'une étude d'avant-projet permettant de préciser le coût de la portion « ligne » selon les trois segments : aérien, souterrain et sous-marin[20].

L'intervenant tente erronément de laisser entendre que la solution 1 est surévaluée en recalculant la portion « ligne » de la solution 1 à partir de coûts unitaires tirés des projets New Hampshire[21] et Appalaches-Maine[22] . La Régie devrait rejeter cette hypothèse, parce

[20] B-0029, HQT-2, Document 3.2, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 1 de l'AQCIE-CIFQ, p. 9
[21] R-3956-2015.
[22] R-4112-2019.

qu'elle repose sur de fausses prémisses à l'effet que les portions « ligne » des projets New Hampshire et Appalaches-Maine sont similaires à la portion « ligne » de la solution 1. Or, le contenu technique des projets et la nature de leurs travaux diffèrent grandement par le fait que le présent Projet, contrairement aux autres, comporte trois segments (aérien, souterrain, et sous-marin) ainsi qu'un poste aérosouterrain[23]. De plus, l'intervenant omet de tenir compte de l'évolution des conditions de marché et du contexte de réalisation du Projet[24]. L'approche singulière de l'intervenant pour réévaluer la solution 1 n'est pas valide et doit être rejetée par la Régie.

Le Transporteur a fourni dans sa preuve une évaluation paramétrique de la solution 1 qui est concluante et conforme aux meilleures pratiques[25]. Le coût de la solution 1 est adéquatement évalué et permet de déterminer valablement le coût de la solution de référence[26]. Par conséquent, le Transporteur réitère que le coût de référence est plus élevé que le montant maximal[27]. Comme indiqué précédemment, la contribution au-delà du montant maximal sera exigée au client.

Le Transporteur souligne qu'une mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la solution 1 n'est pas utile et n'aurait donc pas d'impact sur la façon de calculer la contribution totale réelle exigée au client. La contribution totale reflétera le coût réel du Projet moins le montant maximal.

Le Transporteur prie la Régie de retenir les suivis des coûts du Projet, tels que proposés dans sa preuve et son argumentation.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

À son argumentation (pages 5 et 6), l'intervenant mentionne :

> *« III COÛT DE LA COMPOSANTE POSTES À 735 KV*
>
> *[…]*
>
> *24. Ces écarts sont particulièrement marqués au chapitre des travaux d'Ingénierie interne et externe, de Gérance interne et externe et Client;*
>
> *[…]*

[23] B-0053, HQT-3, Document 1, p. 19 et B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 12.
[24] B-0018, HQT-2, Document 1.2, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 1 de la Régie, pp. 23-24 et B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 2 de la Régie, pp. 7-8.
[25] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 15, Tableau 3 et B-0027, HQT-2, Document 2.2, Réponse à la question 5.1 de la DDR n° 1 de l'AHQ-ARQ, p. 11.
[26] B-0018, HQT-2, Document 1.2, Réponse à la question 4.1 de la DDR n° 1 de la Régie, pp. 26-27.
[27] B-0035, HQT-2, Document 1.4, Réponses aux questions 3.1 et 3.2 de la DDR n° 3 de la Régie, pp. 7-9.

26. Les explications fournies par le Transporteur afin de justifier cet écart sont d'ordre général et ne permettent pas de justifier de façon probante ces écarts;

Recommandation #3

Selon l'AQCIE et le CIFQ, une telle augmentation du coût des postes à 735 kV est incompréhensible et le Transporteur devra justifier ces coûts au moment de l'intégration des immobilisations liées au Projet à la base de tarification. La Régie devrait dès maintenant donner les directives nécessaires afin que le coût des postes à 735 kV fasse à cette occasion l'objet d'une justification appropriée permettant d'en établir le bien-fondé. » (Références omises)

En réplique, le Transporteur souligne que l'intervenant fait fi des explications déjà fournies[28] et prétend erronément que le coût du volet « poste » est surévalué. L'intervenant propose une analyse singulière et incomplète du coût du volet « poste » en affirmant qu'« *[o]n peut constater que les travaux à réaliser aux postes sont très semblables* »[29] aux volets « poste » des projets New Hampshire[30] et Appalaches-Maine[31]. En effet, il omet d'importantes distinctions quant au contenu technique des projets. Le niveau de tension de la ligne à courant continu du Projet est de 400 kV, alors qu'il est de 320 kV pour les lignes des projets susmentionnés. Le niveau de tension plus élevé (+25 %) génère des impacts significatifs sur le dimensionnement et les coûts du convertisseur, puisque davantage de modules de valves doivent y être installés.

Le Transporteur rappelle que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché différent[32]. La simple comparaison des coûts comme le propose l'intervenant est inappropriée et mène à de fausses conclusions. De plus, l'analyse de l'intervenant est incomplète et omet la répartition de la rubrique client.

D'ailleurs, le Transporteur réitère[33] que la Régie s'est montrée satisfaite des explications fournies et ne juge pas utile ni pertinent de pousser plus loin sur les explications des écarts[34].

Dès lors, la recommandation de l'intervenant porte sur un suivi supplémentaire, mais elle n'est pas probante et ne considère pas pleinement les explications fournies dans le dossier, comme exprimé ci-dessus.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

---

28 B-0029, HQT-2, Document 3.2, Réponse à la question 1.1 de la DDR n° 1 de l'AQCIE-CIFQ, p. 6.
29 C-AQCIE-CIFQ-0011, p. 13.
30 R-3956-2015.
31 R-4112-2019.
32 B-0018, HQT-2, Document 1.2, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 1 de la Régie, pp. 23-24 et B-0022, HQT-2, Document 1.3, Réponse à la question 3.1 de la DDR n° 2 de la Régie, pp. 7-8.
33 B-0053, HQT-3, Document 1, pp. 20-21.
34 D-2022-087, par. 21.

2.3 Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIEÉ »)

Le Transporteur a pris connaissance de l'argumentation de l'intervenant déposée au dossier.

En réplique, le Transporteur prend acte de la conclusion de l'intervenant qui recommande à la Régie d'autoriser le Projet selon le *« scénario 2B tel que soumis par le Transporteur ».*

Le Transporteur remarque aussi que l'intervenant évoque des bénéfices non énergétiques. La Régie a annoncé que leur considération est envisagée ultérieurement. Ce sujet n'est pas dans le présent dossier en cours de traitement, pour lequel la Régie a établi le cadre procédural[35].

Le Transporteur lie contestation avec l'intervenant pour les autres aspects que ce dernier mentionne, réitère et considère ici comme étant entièrement récitée, son argumentation déposée au dossier le 28 septembre 2022 comme pièce B-0053, HQT-3, Document 1.

[35] D-2022-064, D-2022-087 et D-2022-102.

3 Conclusion

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et que la preuve offerte à la Régie est probante. Il constate également que les intervenants ne s'opposent pas à l'autorisation par la Régie du Projet qu'il a déposé.

Le Transporteur prie la Régie d'accueillir sa demande d'autorisation relative l'installation d'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, son argumentation du 28 septembre 2022, laquelle est ici réputée insérée en entier, ainsi que sa réplique.

Le tout respectueusement soumis.

Annexe
Section 2.2 – Extraits de décisions

Le Transporteur présente des extraits de certaines décisions indiquant que l'allocation maximale a été appliquée comme étant finale, donc n'a pas été considérée à titre provisoire par la Régie.

Décision D-2021-169 du 21 décembre 2021 :

> *« **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; »* (Nous soulignons)

Dans la pièce B-0127 (*Tarifs et conditions* en version française) référée par la Régie dans la décision D-2021-169 précitée, il a y ce texte à l'appendice J, section E, pour l'allocation maximale :

> *« Section E – Montant maximal pour les ajouts au réseau*
> *Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport est égal, pour une période considérée de vingt (20) ans, à l'allocation maximale de 671 $/kW, multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau, exprimée en kW. »* (Nous soulignons)

Dans la décision D-2021-169 précitée, ce texte pour l'allocation maximale n'était pas provisoire.

Ultérieurement, lorsque la Régie a rendu la décision finale D-2022-063 du 19 mai 2022 pour les « Tarifs » de l'année 2022 :

> « **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; »

Dans la pièce B-0124 (*Tarifs et conditions* en version française) référée par la Régie dans la décision D-2022-063 précitée, il y a cet article pour l'entrée en vigueur :

> *« 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)

La nouvelle allocation maximale fait partie du « texte » référé au paragraphe ci-dessus. Elle est dans l'appendice J, section E, qui entre en vigueur le 19 mai 2022. Avant cette date, la nouvelle allocation maximale ne s'applique pas.

Comme démontré dans la preuve, et soutenu dans l'argumentation et la réplique du Transporteur, l'allocation maximale en vigueur à la signature de la convention de service en mars 2022 pour le Projet est de 671 $/kW. Cette valeur de l'allocation maximale s'applique au Projet de la présente demande d'autorisation.

Section 2.2 – Extraits de décisions (suite)

Décisions et commentaires	Extraits de décisions (Nous soulignons)
D-2022-063 Demande tarifaire 2021 et 2022 R-4167-2021 (Nouvelle allocation maximale de 610 $/kW, applicable à compter du 19 mai 2022, a été fixée dans le cadre de ce dossier)	*« [15] La Régie a pris connaissance des pièces révisées B-0223[9], B-0224[10], B-0225[11] et B-0226[12]. 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. »* *« [17] 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, 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. »* *« **FIXE** l'allocation maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau à 610 $/kW; »*
D-2020-063 Demande tarifaire 2020 R-4096-2019 (Allocation maximale de 671 $/kW, applicable du 10 juin 2020 au 18 mai 2022, a été fixée dans le cadre de ce dossier)	*« **FIXE** l'allocation maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau à 671 $/kW; »* *« **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; »*
Demande tarifaire 2013 et 2014 (Demande tarifaire visant deux années, comme celle de 2021 et 2022)	*« **APPROUVE** les versions française et anglaise du texte des Tarifs et conditions déposé sous les cotes C-HQT-0149 et C-HQT-0153. Ce texte ainsi modifié entre en vigueur en date de la présente décision, à l'exception des articles 15.7 et 28.5 ainsi que des annexes 1 à 7, 9 et 10 et de l'appendice H qui entrent en vigueur le 1er janvier 2014. Les annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions entrent en vigueur le 14 décembre 2012; »*
D-2012-152 Projet Saint-Césaire – Bedford R-3819-2012 (Projet autorisé dont la convention de service a été signée en mai 2012, pendant la période de tarifs provisoires, où l'allocation maximale applicable et en vigueur était celle depuis l'année 2011, et elle n'était pas provisoire)	*« [47] Le Transporteur applique cette allocation à la puissance maximale à transporter pour le service visé par la nouvelle convention du Producteur. […][17] […] »* *Note de bas de page 17 : « Pièces B-0018, page 6, R8 et B-0021, pages 8 et 9, R4.1. »* *« Dans le cadre de ce Projet, la convention de service de transport ferme de point à point à long terme a été conclue en mai 2012. Ainsi, le montant de l'allocation est établi selon les modalités applicables du 5 mai 2011 au 5 juin 2012, découlant des décisions D-2011-039 et D-2011-061 de la Régie. »*
D-2006-66 Demande tarifaire 2005 R-3549-2004 – Phase 2 (Déclaration de la Régie que la date d'entrée en vigueur des conditions de service est prospective à compter de la date de la décision)	« Dans ces circonstances, la Régie déclare les modifications aux conditions de service applicables à compter de la présente décision. À des fins de précision, il doit être compris que les nouvelles dispositions de l'article 12A et de l'Appendice J des Tarifs et conditions sur les ajouts au réseau s'appliquent aux ententes de raccordement conclues à compter de la présente décision. »

Le Transporteur, notamment sur la foi de ces précédents, demande respectueusement à la Régie de constater l'application de la valeur de **671 $/kW** soumise par le Transporteur, à titre d'allocation maximale pour le Projet.