C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4188-2022

R É G I E D E L ' É N E R G I E

HYDRO-QUÉBEC TransÉnergie

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC

(ci-après « AHQ »)

-et-

ASSOCIATION RESTAURATION QUÉBEC,

(ci-après « ARQ »)

Partie intéressée

ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

DHC Avocats
Me Steve Cadrin
2955, rue Jules-Brillant, bureau 301
Laval (Québec) H7P 6B2
Tél. : 514-392-5725
Fax : 514-331-0514
scadrin@dhcavocats.ca

ARGUMENTATION

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre de son mémoire amendé[1] portant sur la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV (le « Projet »).

L'analyse de l'AHQ-ARQ a porté principalement sur les sujets suivants :

- La détermination de la contribution réelle d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »);
- Les pertes de transport.

Détermination de la contribution réelle du Producteur

1. **« *L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur, dans le cadre des suivis de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, 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.* »[2]**

Le Transporteur plaide notamment ce qui suit[3] :

> « *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* [note de bas de page omise], *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.*

---

[1] C-AHQ-ARQ-0016.
[2] C-AHQ-ARQ-0016, pages 9 à 12.
[3] B-0053, page 12, lignes 7 à 28.

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. » (Nous soulignons)

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[4].

Dans son mémoire amendé, l'AHQ-ARQ ajoutait ce qui suit à la suite de sa recommandation reproduite ci-dessus[5] :

> « *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 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.* » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

En réponse à cet extrait, le Transporteur plaide ce qui suit[6] :

> « *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, puisqu'il tenait déjà compte du risque d'un report de la mise en service.*
>
> *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.*
>
> *Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.* » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

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.

---

[4] B-0032, page 3.
[5] C-AHQ-ARQ-0016, pages 11 et 12.
[6] B-0053, page 13, lignes 5 à 10.

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. »[7]**

Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide ce qui suit[8] :

> « *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.* »

Selon l'AHQ-ARQ, la clientèle du Transporteur ne devrait pas être pénalisée lorsque ce dernier décide de retarder le dépôt du dossier tarifaire pour une année donnée comme ce fut le cas pour l'année tarifaire 2021. Sa recommandation s'appuie sur ce principe. De plus, l'AHQ-ARQ réfère la Régie à son mémoire amendé où elle soumet que c'est le document *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec - Application pour l'année 2022* qui devrait s'appliquer pour tout cas de 2022, dont le cas présent[9].

De plus, l'AHQ-ARQ appuie entièrement le mémoire de l'intervenante AQCIE-CIFQ sur ce même sujet[10]. À l'instar de l'AQCIE-CIFQ, l'AHQ-ARQ soumet « *qu'au moment de la signature de la Convention, le Transporteur et le Producteur savaient que les tarifs étaient provisoires et qu'ils étaient sujets à révision* »[11] et ce, suite à la décision rendue par la Régie à cet effet le 21 décembre 2021, ensuite publiée sur OASIS.[12]

Par ailleurs, l'AHQ-ARQ se permet d'ajouter que le Transporteur, dès le dépôt de sa preuve dans le dossier R-4167-2021, le 30 juillet 2021, évaluait lui-même déjà qu'il y avait lieu d'ajuster à la baisse l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport à **630 $/kW à compter du 1er janvier 2022[13]**, et ce, sur la base de la preuve soumise au soutien de sa demande tarifaire. C'est donc 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, sujet à ajustement à venir suite à la décision finale alors en délibéré et c'est cette allocation maximale qui aurait alors dû être inscrite à la convention signée avec le Producteur en mars 2022[14], avec la mention qu'il s'agissait d'une donnée provisoire.

Toujours est-il que le Transporteur ne pouvait ignorer sa propre demande d'ajustement de l'allocation maximale alors en délibéré au moment de signer avec le Producteur et sa reconnaissance que l'allocation maximale de 671 $/kW (établie pour l'année 2020) était techniquement désuète. Le Transporteur ne pouvait ignorer non plus que sa demande tarifaire avait spécifiquement pour but d'établir les tarifs applicables **à compter du 1er janvier 2022**.

---

[7] C-AHQ-ARQ-0016, pages 12 et 13.
[8] B-0053, page 13.
[9] C-AHQ-ARQ-0016, page 12.
[10] C-AQCIE-CIFQ-0011, pages 3 à 6, section 2.
[11] C-AQCIE-CIFQ-0011, page 4.
[12] D-2021-169
[13] R-4167-2021, B-0028, page 5.
[14] B-0005, p. 8, article 8.5, 2e paragraphe.

Conséquemment, il ne pouvait signer une convention avec le Producteur après le 1er janvier 2022 (et pendant le délibéré visant à fixer de façon définitive ses tarifs) en faisant fi de sa propre demande d'ajustement, de la décision fixant les tarifs provisoires et de la décision finale à être rendue par la Régie.

En argumentation, le Transporteur tente de réduire la portée de la décision de la Régie portant sur les tarifs provisoires dont le principe fondamental est de lui permettre de recouvrer l'ensemble des revenus requis à l'exploitation de son réseau et donc, d'obtenir une décision en temps utile sur **tous les paramètres financiers sous-jacents pour établir ses tarifs applicables à compter du 1er janvier 2022**.

En guise de conclusion, comme l'allègue le Transporteur dans sa demande d'approbation provisoire de ses tarifs 2022 dans le dossier R-4167-2021, personne n'est pénalisée par l'adoption du tarif provisoire :

> « *9. 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 2022, 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 interlocutoire, 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 2022.* »[15] (notre emphase)

Avec égard, tous les clients des services de transport doivent être traités sur un même pied d'égalité et le Producteur n'y fait pas exception.

Pour les motifs formulés par l'AHQ-ARQ, celle-ci demande à la Régie de ne pas retenir la partie de la plaidoirie du Transporteur citée ci-dessus.

<u>Pertes de transport</u>

3. **« *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.* »[16]**

En réponse à cette recommandation, Le Transporteur plaide d'abord :

> « *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 <u>hypothèses extrêmes</u>. Le Transporteur a présenté un scénario où, toutes choses étant égales par ailleurs, les pertes de transport seraient parmi les plus élevées* [note de bas de page omise]*, soit un scénario afin de donner un*

[15] R-4167-2021, B-0121, page 3.
[16] C-AHQ-ARQ-0016, pages 14 et 15.

> *ordre de grandeur maximal qui ne permet toutefois pas de conclure que «* les pertes de transport découlant du Projet sont significatives *».* » (Nous soulignons)

Les « *hypothèses extrêmes* » dont le Transporteur fait mention consistent d'abord en une livraison annuelle à la frontière de 10,7 TWh qui considère un facteur d'utilisation de 95 %[17]. L'AHQ-ARQ note que le contrat signé entre Hydro-Québec et New York prévoit une livraison de 10,4 TWh par année[18] et rien n'empêchera Hydro-Québec d'ajouter à cette quantité en livrant des quantités additionnelles sur le marché spot lorsque l'interconnexion ne sera pas utilisée à pleine capacité comme elle le fait depuis longtemps. Donc, l'AHQ-ARQ soumet que cette hypothèse est loin d'être « *extrême* ».

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[19]. Une telle appréciation se base notamment sur les pertes qui étaient prévues dans les plus importants projets du Transporteur des dernières années, soit Chamouchouane – Bout-de-l'Île (43 MW et 167 GWh)[20] 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[22], 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.

La plaidoirie du Transporteur se poursuit ainsi[23] :

> « *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* [note de bas de page omise]. » (Nous soulignons)

Or, la recommandation de l'AHQ-ARQ ne demande pas de quantifier l'impact du Projet sur les pertes « *pour l'instant* » mais bien « *à la suite de la première année complète suivant la mise en service du Projet* ». L'AHQ-ARQ soumet donc que le commentaire précédent du Transporteur n'est pas applicable.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation citée ci-dessus sur les pertes de transport.

---

[17] B-0022, pages 16 à 18, réponse 6.6.
[18] http://nouvelles.hydroquebec.com/fr/nouvelles/236/projet-dexportation-dhydro-quebec-vers-la-ville-de-new-york-contrat-approuve-par-la-commission-des-services-publics-de-letat/ .
[19] B-0022, page 17.
[20] R-4058-2018, B-0056, pages 22 et 23, réponses 11.3 et 11.4.
[21] R-4052-2018, B-0027, page 19, tableau 11.
[22] B-0053, page 14, lignes 5 à 15.
[23] B-0053, page 14, lignes 1 à 4.

En conclusion, l'AHQ-ARQ maintient l'ensemble des recommandations de son mémoire et soumet que la plaidoirie du Transporteur ne remet en question aucune de celles-ci.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Laval, ce 5 octobre 2022

DHC Avocats

DHC Avocats
Procureurs de la partie intervenante AHQ-ARQ

 # 808321