CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

No: R-4188-2022

HYDRO-QUÉBEC

(ci-après désignée le «Transporteur»)

Demanderesse

et

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ

(ci-après désignée « AQCIE »)

et

CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC

(ci-après désignée « CIFQ »)

Intervenants

ARGUMENTATION ÉCRITE DE L'AQCIE ET DU CIFQ

LES INTERVENANTS AQCIE-CIFQ SOUMETTENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I LE MONTANT MAXIMAL DE CONTRIBUTION DU TRANSPORTEUR

1. L'article 8.5 de la *Convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point-à-point*[1], datée du 14 mars 2022 et signée entre le Producteur et le Transporteur à l'égard du présent projet (ci-après désignée la «Convention»), stipule que le montant maximal devant être assumé par le Transporteur sera calculé sur la base d'un taux d'allocation maximale pour les ajouts au réseau de 671$/kW;

2. Ce taux d'allocation maximale de 671$/kW est celui que l'on retrouvait à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*[2] (ci-après désignés «Tarifs et conditions») avant sa modification à 610$/kW par l'effet de la Décision D-2022-063 rendue le 19 mai 2022 (R-4107-2021, A-0089, par. 18);

3. L'application du taux d'allocation maximale de 671$/kW au projet sous étude représente un montant de 906 520 329$ selon le Transporteur[3];

4. Or, c'est l'allocation maximale applicable pour la date de la Convention qui doit être retenue[4];

5. Tel que l'indique la sous-section 1 de ladite section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*, <u>cette allocation maximale pour les ajouts au réseau ne doit pas dépasser le tarif pour la livraison annuelle indiqué à l'annexe 9</u>;

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;

7. Conformément au paragraphe 17 de la décision D-2022-063 (R-4167-2021, A-0089), le nouvel annexe 9 de ces *Tarifs et conditions* est entré en vigueur rétroactivement le 1er janvier 2022, tel qu'il appert également de l'article 44.2 desdits *Tarifs et conditions* publiées en suivi de cette décision (R-4167-2021, B-234, p. 115);

8. Ce nouvel annexe 9 stipule que la livraison annuelle s'élève à un prix requis de 71,38$/kW de capacité réservée par année (R-4167-2021, B-234, p. 131), ce qui est le tarif applicable pour l'année 2022 (voir aussi l'annexe de la Décision D-2022-063 (R-4167-2021, A-0089, p. 9));

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

---

[1] B-0005, annexe 1 à la p. 8
[2] R-3888-2014, B-0258 à la page 192 suite à la décision D-2021-068 du 27 mai 2021, A-0128, par. 24
[3] Article 8.5 la Convention jointe à l'annexe 1 de B-0005
[4] B-0029, p. 11

Transporteur pour les ajouts au réseau ne doit pas ainsi excéder 610 $/kW pour les conventions conclues depuis cette date[5];

10. En appliquant cette allocation maximale, la contribution du Transporteur passe de 906,5 M$ à 824,1M$[6], ce qui est un écart substantiel;

11. Notons que la distinction que fait le Transporteur dans son Argumentation entre les tarifs et les aspects normatifs, pour affirmer que seuls les tarifs on fait l'objet d'une ordonnance d'application provisoire au 1er janvier 2021[7], fait abstraction d'une particularité importante rattachée à la fixation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau : Cette allocation est assujettie à un maximum en fonction du tarif de livraison annuel identifié à l'annexe 9 des *Tarifs et conditions* et ce tarif est fixé et applicable à partir du 1er janvier de chaque année concernée;

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.

II VALEUR DE LA SOLUTION 1 ET SON IMPACT SUR LA CONTRIBUTION DU PRODUCTEUR

12. Étant donné que la solution 2 retenue par le Producteur n'est pas la plus économique, l'écart de coût de réalisation entre la solution 1 et la solution 2 doit être assumé par le Producteur, comme cela est indiqué à la section D de l'appendice J des *Tarifs et conditions* concernant les ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin (R-4167-2021, B-0234, p. 191) ;

13. La solution 2 diffère de la solution 1 seulement par le fait que la ligne à 400 kV est enfouie sur toute sa longueur[8].

14. À partir des informations disponibles au dossier, l'analyste de l'AQCIE-CIFQ a déterminé le coût unitaire de la ligne enfouie et celui de la ligne principalement aérienne et a constaté un écart de seulement 22% entre ces deux coûts unitaires[9];

---

[5] Voir le calcul de l'allocation maximale fait à partir du tarif pour la livraison annuelle de 71,38$/kW dans le document *Tarification des services de transport et contributions pour les ajouts au réseau,* R-4167-2021, B-0222 à la p. 14. Notez par ailleurs en bas de cette page la mention erronée quant à la date d'entrée en vigueur de l'allocation maximale qui découle de ce tarif pourtant en vigueur à partir du 1er janvier 2022.
[6] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, AQCIE-CIFQ-0011/0012, p. 5
[7] B-0053 aux pages 14 à 18
[8] B-0004/B-0041, page 13
[9] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, AQCIE-CIFQ-0011/0012, p. 7

15. Or, l'analyste de l'AQCIE-CIFQ a calculé le coût unitaire de la ligne aérienne du projet d'interconnexion de 79 km à partir du poste Des Cantons pour une mise en service en 2019 (R-3956-2015), de même que celui de la ligne aérienne du projet d'interconnexion de 103 km à partir du poste Appalaches pour une mise en service en 2022 (R-4112-2019) à partir des données de ces projets (R-3956-2015, B-0006; R-4112-2019, B-0006, B-0007 et B-0008), le tout ajusté selon l'inflation pour une mise en service en 2027[10];

16. Cet exercice a permis de constater que le coût unitaire utilisé dans l'estimation du présent projet est 2,57 fois plus élevé que celui du projet d'interconnexion à partir du poste Appalaches (R-4112-2019) et 3,81 fois plus élevé que celui du projet d'interconnexion à partir du poste Des Cantons (R-3956-2015);

17. L'AQCIE-CIFQ considèrent que la différence du niveau de tension de la ligne aérienne de la solution 1 par rapport aux projets R-3956-2015 R-4112-2019 ne peut justifier de tels écarts, ce qui remet sérieusement en question la fiabilité de l'estimation de coût faite pour ladite solution 1 qui paraît clairement surévaluée;

18. De son côté, le Transporteur déclare ne pas disposer de l'information nécessaire pour justifier cette différence de coût unitaire (B-0009, p. 9);

19. Cette différence de coûts unitaires a pourtant un impact majeur dans la détermination de la Contribution du Producteur dans le projet puisqu'une surévaluation de la solution 1 engendre une réduction de l'écart avec la solution 2, ledit écart relevant de la responsabilité financière du Producteur;

20. Cette surévaluation de la solution 1 peut donc se traduire par une sous-évaluation de la Contribution requise du Producteur variant approximativement entre 19 et 72M$ (avant la majoration de 19% pour tenir compte de la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien), en assumant que l'allocation maximale du Transporteur est de 610$/kW[11];

21. Une simple «mise à jour» de l'estimation de la solution 1 en fonction de l'inflation, au moment de la mise en service du projet, ne permettra pas de corriger la surévaluation observée par l'AQCIE-CIFQ à l'égard de cette estimation;

22. De plus, notons que c'est bien sûr l'ensemble des volets de la solution 1 qui devront être évalués à la date de la mise en service du projet pour fins de comparaison avec les coûts réels de la solution 2 retenue;

---

[10] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, AQCIE-CIFQ-0011/0012, Tableau AQCIE-CIFQ - 1, p. 7

[11] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, AQCIE-CIFQ-0011/0012, Tableau AQCIE-CIFQ - 3, p. 9 (Scénarios 3 et 4 par rapport au scénario 2)

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.

III COÛT DE LA COMPOSANTE POSTES À 735 KV

23. L'AQCIE-CIFQ ont constaté des écarts importants pour le coût des modifications aux postes à 735 kV dans le cadre du présent projet (B-0011, p. 7), par rapport à deux autres projets similaires, soit l'interconnexion avec le New Hampshire à partir du poste des Cantons (R-3956-2015, B-0006, p. 10) et l'interconnexion avec le Maine (R-4112-2019, B-0008, p. 9)[12];

24. Ces écarts sont particulièrement marqués au chapitre des travaux d'Ingénierie interne et externe, de Gérance interne et externe et Client[13];

25. Ces catégories de dépense représentent ensemble 25,7% du coût total des postes à 735 kV dans le cadre du présent projet alors qu'ils ne représentent que moins de 7% du coût total des postes à 735 kV dans les projets d'interconnexion avec le New Hampshire à partir du poste des Cantons et d'interconnexion avec le Maine[14];

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[15];

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

---

[12] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, AQCIE-CIFQ-0011/0012, Tableau AQCIE-CIFQ - 5, p. 13
[13] *Idem*
[14] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, AQCIE-CIFQ-0011/0012, Tableau AQCIE-CIFQ - 6, p. 15
[15] B-0029, p. 6

coût des postes à 735 kV fasse à cette occasion l'objet d'une justification appropriée permettant d'en établir le bien-fondé.

Laval, le 5 octobre 2022

Dunton Rainville sencrl

DUNTON RAINVILLE SENCRL
Procureurs des intervenants
AQCIE-CIFQ