

Par dépôt électronique¹ et courriel

Le 5 mars 2021

Me Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Téléc. : 514 289-2007
frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2019 – Phase 2 – Volet Études de productivité multifactorielle (Études PMF)
Votre dossier : R-4058-2018
Notre dossier : R055967 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), réplique à AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA² à la suite de leurs lettres du 24 février 2021, dans le dossier mentionné en objet.

Le Transporteur est en désaccord avec les propos des intervenants précités et prie la Régie de les rejeter pour les motifs ci-après décrits.

Commentaires généraux

À titre de rappel, la décision D-2020-028 contient les mentions et le dispositif suivants :

[9] Le 4 octobre 2019, le Transporteur dépose une déclaration à l'égard des paramètres de l'étude PMF. Le 18 octobre 2019, l'AQCIE-CIFQ dépose la proposition de son expert, Pacific Economics Group Research LLC (PEG).

[10] La Régie note que le Transporteur et PEG s'entendent sur le fait qu'une audience pour déterminer les paramètres entourant la réalisation de l'étude PMF n'est pas nécessaire. En conséquence, le 22 octobre 2019, elle décide de poursuivre l'examen de

¹ Aucune copie papier n'est requise selon la directive du 17 mars 2020 *Mesures préventives en lien avec la COVID-19* de la Régie de l'énergie.

² À sa lettre du 24 février 2021, SÉ-AQLPA donne son entier appui « pour les motifs qui y sont indiqués » à la lettre C-AQCIE-CIFQ-0103 du 24 février 2021. De là, la présente réplique du Transporteur s'y applique entièrement.

ce sujet sur dossier et remplace l'audience prévue les 7 et 8 novembre 2019 par le dépôt de commentaires écrits. [...]

[16] Dans sa décision D-2019-047, la Régie souligne que la participation des intervenants est nécessaire au processus et note l'ouverture du Transporteur à cet égard. Elle indique que l'ajout d'une étape préalable à l'étude PMF pour en définir les paramètres généraux ou « scoping » est une avenue intéressante.

[17] Elle précise qu'il est possible de définir, dans ses grandes lignes, la portée de l'étude PMF sans pour autant limiter les experts dans le choix de la méthodologie qu'ils souhaitent utiliser pour la détermination du facteur de productivité à intégrer éventuellement à la formule d'indexation du MRI. [...]

[19] La présente décision porte sur les directives permettant d'assurer que les études PMF répondent aux attentes de la Régie et qu'elles lui soient utiles pour fixer des tarifs justes et raisonnables pour le Transporteur.

[20] Le Transporteur, conseillé par Brattle, soumet que les principes directeurs généraux et spécifiques énoncés à la section 3.3 de la décision D-2019-081 sont raisonnables et estime qu'ils peuvent lui être appliqués dans le présent dossier. Il mentionne également que son consultant s'engage à travailler à la réalisation de l'étude PMF selon les directives de la Régie contenues à la section 3.3 de cette décision. [...]

[31] De manière générale, PEG estime que les principes directeurs généraux énoncés dans la décision D-2019-081 sont adéquats. Toutefois, il présente quelques exceptions, qualifications et suggestions par rapport à ces principes pour l'étude PMF du Transporteur. [...]

[70] La Régie est d'avis que des principes directeurs généraux et spécifiques sont nécessaires afin de s'assurer que les études PMF répondent à ses attentes et qu'elles lui soient utiles pour fixer des tarifs justes et raisonnables.

[72] Ainsi, la Régie souhaite ajuster le Facteur X du MRI du Transporteur selon les résultats de l'étude PMF. En procédant de la sorte, elle vise à mieux le calibrer, en fonction d'une évaluation plus objective et factuelle, sans toutefois s'attendre à ce que la valeur obtenue soit exacte. C'est sous cet angle que les encadrements des études PMF sont énoncés dans la présente décision.

[92] Ainsi, à la lumière de ces précisions, la Régie juge qu'il est opportun de fixer les directives générales suivantes : [...]

8. L'étude PMF et l'étude statistique doivent être applicables par la Régie et lui être utiles pour fixer les tarifs du Transporteur. [...]

[117] La Régie tient à rappeler que l'objectif principal de l'étude PMF n'est pas de trouver de nouveaux paramètres ayant un meilleur pouvoir incitatif, mais de mieux calibrer le Facteur X existant, de telle sorte qu'elle puisse ultimement déterminer des tarifs justes et raisonnables pour le Transporteur. [...]

[119] Ainsi, la Régie juge que la proposition du Transporteur relative aux mesures des extrants et des intrants, soit la directive contenue au paragraphe 96 de sa décision D-2019-081, est requise pour que les études PMF lui soient utiles et qu'elles servent à établir des tarifs justes et raisonnables pour le Transporteur. [...]

[121] La Régie considère que la calibration des méthodologies relève des experts. Cependant, afin de s'assurer que les études PMF soient cohérentes avec le MRI du Transporteur et, ainsi, facilitent l'établissement de tarifs qui lui sont applicables, elle demande à chaque expert d'utiliser, dans son étude PMF, des coûts et des formules d'indexation cohérents avec les coûts et la formule d'indexation pris en compte dans le MRI du Transporteur. [...]

[131] Ainsi, la Régie demande que les études PMF, les études de comparaison des coûts ainsi que les études séparées portant sur la prise en compte des dépenses en capital soient déposées au plus tard le 18 décembre 2020. Afin de s'assurer que ces études respectent les encadrements prescrits dans la présente décision, la Régie demande qu'elles soient déposées dans le cadre de la phase 2 du présent dossier. [...]

[150] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

DÉTERMINE la portée des études PMF selon les directives générales et spécifiques énoncées dans la présente décision; (Nos soulignés)

Afin de situer les propos des intervenants précités ainsi que la décision susdite, il est également utile de faire la genèse des différentes décisions, impliquant le Transporteur et le Distributeur, à cet égard et qui ont précédées la décision D-2020-028.

Ainsi, le sujet de l'étude PMF fut l'objet de plusieurs décisions dont les éléments suivants émergent :

- Un soin particulier doit être porté à la méthodologie à utiliser pour recueillir les données nécessaires à une étude PMF (D-2081-001, paragraphe 107).
- La Régie est d'avis qu'il est possible de définir, dans ses grandes lignes, la portée de l'étude PMF. L'ajout d'une étape préalable à l'étude PMF permettant d'en définir le « scoping » représente une avenue intéressante (D-2019-047, paragraphes 646 et 647).
- Chaque expert procédera à son étude, mais à l'intérieur du même « scoping », donc à l'intérieur des mêmes règles ou paramètres qui auront été prédéterminés afin d'encadrer les études PMF. La phase 2 – volet Étude PMF du dossier, R-4058-2018 traitera les enjeux relatifs au « scoping » de l'étude PMF (D-2019-047, paragraphes 648 et 649; D-2019-060, paragraphes 4 et 12).
- Le Transporteur doit procéder à la réalisation d'une étude PMF au cours des trois premières années du MRI du Transporteur et transmettre les résultats de cette étude au cours de la troisième année pour une application possible du résultat lors de la dernière année. Cette dernière année correspond au dossier tarifaire à venir du Transporteur (D-2018-001, paragraphe 107; D-2018-067, paragraphes 111 et 130).

- La valeur du Facteur X ne peut être déterminée indépendamment de la valeur du Facteur I et les deux facteurs composent un tout indissociable, dont la valeur totale sert ultimement à déterminer la croissance des revenus requis (D-2018-067, paragraphe 112).

À la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutien :

- 1) Il est clair que le dossier en cause avait pour seul objet de déterminer la portée des études PMF ainsi que d'obtenir les directives générales et spécifiques de la Régie.
- 2) Le dossier en cause n'avait pas pour objet de déterminer le Facteur X applicable au MRI du Transporteur.
- 3) Par sa décision finale D-2020-028, avec égards, la Régie a épuisé sa juridiction quant à l'objet principal du dossier en cause et il n'est pas possible de tenter de poursuivre ou de rouvrir ce dossier.
- 4) Une distinction a toujours été faite par la Régie entre la détermination des paramètres de l'étude PMF (le dossier en cause) et la détermination d'un Facteur X (qui relève exclusivement de la juridiction tarifaire) notamment en ce que les Facteurs X et I sont indissociables à la détermination des revenus requis.

Le Transporteur réitère que le Facteur X se rattache directement à son cadre financier et considère comme ici réitéré en entier sa lettre du 19 février 2021 dans ce dossier, dont l'extrait suivant :

« Le Transporteur souligne donc, selon l'autorisation à venir de son Conseil d'administration, que son prochain dossier tarifaire contiendra sa proposition d'un Facteur X pour le MRI du Transporteur. Ainsi, les données financières requises qui permettront à la Régie d'analyser valablement la proposition du Transporteur, le Rapport Brattle et le Rapport PEG seront déposées au dossier tarifaire pour les années 2021 et 2022. »

Commentaires spécifiques

À sa lettre du 24 février 2021, AQCIE-CIFQ mentionne :

Les intervenants sont étonnés de lire dans la lettre du Transporteur que ces rapports auraient, selon lui, été produits en simple « suivi administratif » de la décision D-2020-028. Leur compréhension est plutôt que la production de ces rapports constitue une étape substantielle dans le long processus d'établissement du MRI du Transporteur, une étape qui doit nécessairement être suivie par une décision de fond sur les questions traitées par les experts à la demande de la Régie.

Les intervenants suggèrent que l'étude de ces questions devrait se faire dans le cadre du dossier actuel et pourrait en constituer la phase 3. Les intervenants estiment que plusieurs motifs militent en faveur de leur suggestion. (Nos soulignés)

Le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intervenant.

Avec égards, les intervenant omettent le texte même du paragraphe 131 de la décision D-2020-028 qui énonce clairement un suivi de conformité (« *s'assurer que ces études respectent les encadrements prescrits* ») l'objet du dossier en cause ainsi que la genèse des décisions précitées.

La juridiction de la Régie dans le dossier en cause est complétée.

Le Transporteur ne dépose au dossier en cause aucune demande autre que celle contenue au suivi administratif de sa lettre du 19 février 2021.

La détermination du Facteur X, tel que les décisions précitées le mentionnent, sera l'objet du dossier tarifaire à venir du Transporteur. À ce moment, un banc de régisseurs sera alors valablement saisi de la demande tarifaire. Ce banc de régisseurs pourra alors exercer sa pleine discrétion et se prononcer à l'égard de la détermination du Facteur X applicable dans la détermination des revenus requis du Transporteur.

Le Transporteur n'entend pas présenter son prochain dossier tarifaire dans une phase 3 du dossier en cause dont l'objet est clos et la juridiction de la Régie épuisée.

Les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

Au point 1 de sa lettre du 24 février 2021, AQCIE-CIFQ mentionne :

1. *Ils sont d'avis qu'il serait nettement préférable que l'examen des questions en cause soit fait par la formation qui en est déjà saisie et qui a été appelée à rendre au présent dossier R-4058-2018 les décisions : [...]*

Or, l'examen des dossiers tarifaires 2021 et 2022 ne sera pas nécessairement effectué par cette formation. (Nos soulignés)

Le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intervenant.

Les intervenants omettent que la Régie dispose de compétences institutionnelles multiples qui, avec égards, ne sont pas limitées à la formation qui a rendu la décision finale D-2020-028. La genèse des décisions précitées par le Transporteur en est la démonstration.

Les propos de l'intervenant sont sans assise et le Transporteur prie la Régie de les rejeter.

Au point 2 de sa lettre du 24 février 2021, AQCIE-CIFQ mentionne :

2. *Exceptionnellement cette année la Régie sera appelée à faire l'examen de deux demandes tarifaires qui ne seront déposées qu'au mois d'août 2021 dans le contexte très particulier de la pandémie qui sévit depuis maintenant plus d'un an. Il faut donc s'attendre à ce que l'examen de ces deux dossiers soit particulièrement complexe et se rapporte à bon nombre de sujets auxquels il serait inopportun d'ajouter l'examen des études PMF. Il suffit pour s'en convaincre de constater l'importance des estimations budgétaires produites par les divers intervenants au dossier en réponse à la demande qui leur était adressée par la Régie dans sa lettre du 9 octobre 2020 (A-0114).*

Le Transporteur est en désaccord avec l'intervenant.

Dans un passé récent, la Régie fut saisie d'un dossier tarifaire du Transporteur couvrant deux années distinctes. Hormis les moyens préliminaires juridiques, ce dossier a connu un déroulement classique sans difficultés particulières. Il en sera tout autant pour le dossier tarifaire à venir.

En sus, le dossier à venir pour les années 2021 et 2022 du Transporteur bénéficiera d'un avantage marqué par rapport au dossier antérieur. Les tarifs 2021 et 2022 seront déterminés en partie par la formule d'indexation, donc sans un examen de certaines de des composantes du revenus requis, ce qui contribuera positivement à l'allègement du déroulement de la procédure.

Le Transporteur souligne que la Régie a mis en place un protocole pour la tenue d'audience par le biais de moyens technologiques afin de parer les effets de la pandémie en cours. Ce protocole a notamment été utilisé lors de la dernière audience tarifaire d'Énergir. Le Transporteur n'anticipe aucune difficulté à tenir l'audience tarifaire à venir par le biais de moyens technologiques.

Il appartiendra à la formation de régisseurs désignés pour présider au dossier tarifaire du Transporteur de déterminer les moyens procéduraux ainsi que le calendrier approprié afin que le dossier procède dans le respect des règles de la procédure. Aucun participant régulier aux dossiers de la Régie ne peut douter que la Régie saura mettre en place un processus équitable pour la tenue de ce dossier à venir.

Les propos de l'intervenant devraient être rejetés car sans assise valable.

Au point 3 de sa lettre du 24 février 2021, AQCIE-CIFQ mentionne :

3. *Encore que la Régie soit évidemment mieux placée que les intervenants pour en juger, il leur semble qu'il serait plus avantageux, du point de vue du calendrier réglementaire global, de procéder à l'examen des études PMF dans un contexte contemporain à leur confection sans attendre de nombreux mois avant de se mettre à la tâche dans la période particulièrement chargée de l'automne.*

Le Transporteur est en profond désaccord avec l'intervenant.

Le Transporteur ne peut envisager que le dossier en cause puisse servir d'assise à la détermination du Facteur X applicable à son MRI notamment en ce qu'il ne dépose aucune demande en ce sens, qu'il ne présentera pas son cadre financier dans le dossier en cause et que la formation en cause ne peut lier ou contraindre la discrétion tarifaire qui sera celle du banc de régisseur qui présidera au dossier tarifaire à venir.

L'adoption de la proposition de l'intervenant entraînerait la duplication des prestations de tous les participants sur un même objet et ce, dans deux dossiers différents ce qui représente un mauvais usage des ressources de la Régie et de celles de tous les participants aux dossiers.

Avec égards, la proposition de l'intervenant est inefficace, constitue un mauvais usage de ressources et est contraire à l'allégement réglementaire, notamment en multipliant les dossiers pour traiter d'un même sujet, sans compter les risques de décisions contradictoires.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter la proposition de l'intervenant.

À sa lettre du 24 février 2021, AQCIE-CIFQ mentionne :

Les intervenants ont par ailleurs peine à comprendre en quoi il serait nécessaire d'examiner les questions en jeu dans le contexte de la demande tarifaire pour les années 2021 et 2022 au motif que, selon le Transporteur « ce dossier contiendra les données tarifaires » nécessaires à l'examen d'une proposition à venir de sa part. Ils sont d'avis que les décisions à prendre ne sont pas liées à des données financières propres aux deux années mentionnées.

En réplique, le Transporteur souligne que la Régie, tel que précité, a déjà énoncé que les Facteurs X et I sont indissociables à la détermination des revenus requis de l'année tarifaire en cause; et que le Facteur X pourra être modifié à l'occasion de la dernière année du MRI. Cette dernière année correspond au prochain dossier tarifaire du Transporteur.

Le Transporteur réitère que le Facteur X se rattache directement à son cadre financier. Il est donc requis que la Régie en ait la connaissance et ce sera dans le cadre du prochain dossier tarifaire que cela sera possible. Pour la détermination de ce facteur, la Régie procédera certes à entendre les experts des parties mais elle procédera aussi à diverses analyses de sensibilités. Or, c'est dans le cadre du dossier tarifaire à venir qu'elle pourra disposer des données les plus à jour pour ce faire et non dans le dossier en cause.

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

Veuillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Yves Fréchette
/jg

c.c. Intervenants (par courriel seulement)