

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2021-123

R-4167-2021

24 septembre 2021

PRÉSENTS :

Nicolas Roy

Lise Duquette

Jocelin Dumas

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale – Cadre d'examen du dossier, demandes d'intervention, budgets de participation et calendrier de traitement

Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022

Demanderesse :

Hydro-Québec dans ses activités de transport

Représentée par M^e Yves Fréchette.

Personnes intéressées :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)

Représenté par M^e Steve Cadrin;

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

Représenté par M^e Sylvain Lanoix;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)

Représentée par M^e André Turmel;

Option consommateurs (OC)

Représentée par M^e Éric McDevitt David;

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

Représenté par M^e Dominique Neuman.

1. DEMANDE

[1] Le 30 juillet 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport (les Tarifs et conditions) pour les années 2021 et 2022 (la Demande).

[2] Le 10 août 2021, la Régie rend sa décision procédurale D-2021-101² par laquelle elle demande au Transporteur de publier un avis public et établit le calendrier relatif aux demandes d'intervention. L'avis public est diffusé le 14 août 2021.

[3] Le 25 août 2021, la Régie reçoit les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI et le RTIEÉ. Après avoir demandé un délai, OC dépose sa demande d'intervention le 26 août 2021.

[4] Le 1^{er} septembre 2021, le Transporteur dépose ses commentaires et le 7 septembre 2021, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI et le RTIEÉ transmettent leur réplique à cet égard.

[5] La présente décision porte sur le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation, et le calendrier de traitement du dossier.

2. DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION

[6] La Régie rappelle que, pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit, conformément à l'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (le Règlement)³ et à la satisfaction de la Régie, démontrer son intérêt à participer, sa représentativité ainsi que l'objectif qu'elle vise par son intervention.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² Décision [D-2021-101](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

[7] Dans son appréciation de la demande d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées et l'intérêt de la personne intéressée. La demande d'intervention doit ainsi démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

[8] Dans le cadre du présent dossier, la Régie a reçu cinq demandes d'intervention, soit celles de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE-CIFQ, de la FCEI, d'OC et du RTIÉÉ.

[9] Le Transporteur souligne que le présent dossier s'inscrit dans le cadre de son mécanisme de réglementation incitative (le MRI) et qu'il présente des baisses tarifaires pour les années 2021 et 2022. Il soumet que cette Demande, qui découle de l'application de la formule d'indexation, est raisonnable et ne devrait pas susciter de débats extensifs en audience.

[10] Par ailleurs, le Transporteur demande à la Régie de spécifier que tout intervenant reconnu au dossier aura à circonscrire sa participation aux sujets identifiés et qui sont spécifiquement retenus pour cet intervenant.

[11] Le Transporteur réfère la Régie à sa pièce B-0004⁴, qui résume les sujets visés par la Demande. Selon lui, tout sujet qui déborde de ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

[12] Par ailleurs, le Transporteur constate que Stratégies Énergétiques (SÉ) et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), tous deux participants réguliers aux activités de la Régie, souhaitent faire bénéficier le Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (le GIRAM) et Énergie solaire Québec (ÉSQ) de l'intérêt et de la représentativité qui leur ont été reconnus de longue date par la Régie. Il soumet toutefois que ces intéressés ne disposent pas de l'intérêt requis, ni de l'expertise pour une participation valable dans l'intérêt public au présent dossier. Le Transporteur est d'avis que la Régie devrait rejeter les demandes d'intervention et les participations au présent dossier du GIRAM et d'ÉSQ. Il ne conteste toutefois pas l'intérêt à intervenir de SÉ-AQLPA.

⁴ Pièce [B-0004](#).

[13] En ce qui a trait aux frais soumis par ce regroupement, le Transporteur souligne la présence de quatre analystes et d'un expert-conseil. Or, aucun taux pour un expert-conseil n'est prévu au *Guide de paiement des frais 2020* (le Guide)⁵.

[14] En réplique, le RTIEÉ invite la Régie à exercer son rôle de manière souple et ouverte en favorisant la participation des associations de la société civile plutôt que de limiter cette participation prématurément.

[15] De plus, le RTIEÉ fait valoir que SÉ, AQLPA, GIRAM et ÉSQ ont le droit de s'associer et soumet, à titre comparatif, que les droits d'association de l'UC, du RNCREQ et du ROEÉ n'ont jamais été contestés. Selon le RTIEÉ, il serait discriminatoire que les quatre associations composant le regroupement voient leur droit d'association non reconnu par la Régie alors qu'elle a toujours reconnu ce droit aux intervenants cités précédemment.

[16] De manière plus générale, le Transporteur soumet que les demandes budgétaires soumises par l'ensemble des personnes intéressées sont élevées.

[17] Concernant les budgets de participation, l'AQCIE-CIFQ souligne que le Transporteur compare leur valeur globale avec des budgets soumis dans des dossiers tarifaires antérieurs, mais omet de mentionner que le présent dossier portera notamment sur les études PMF et de comparer aux frais réclamés au dossier R-4058-2018⁶. De plus l'entrée en vigueur du Guide inclut une majoration de 17 % à 20 % pour les taux horaires autorisés pour les analystes et les avocats.

[18] Le RTIEÉ précise qu'il n'a pas d'expert-conseil, tel qu'inscrit au formulaire, mais plutôt un cinquième analyste. Il indique n'avoir alloué des montants au budget qu'à quatre des cinq analystes. Il ajoute que chacun de ces analystes a des spécialités et connaissances spécifiques, selon les aspects du dossier, et que chacun d'eux participera au dossier selon ses spécificités.

⁵ [Guide de paiement des frais 2020](#).

⁶ Dossier [R-4058-2018](#).

[19] De manière générale, la Régie estime légitime que des organismes choisissent de se regrouper afin de faire valoir des intérêts communs. En l'espèce, la Régie prend en considération que le regroupement des quatre organismes, soit SÉ, AQLPA, GIRAM et l'ÉSQ, vise à faire valoir une position commune sur des enjeux liés à des préoccupations de nature environnementale. Cependant, la Régie tient à souligner que ces regroupements demeurent limités dans leur intervention en fonction de leur intérêt et de l'ensemble des critères établis au Règlement.

[20] En conséquence, dans le cadre du présent dossier, la Régie accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, OC et au RTIÉÉ.

[21] La Régie demande aux intervenants de tenir compte, dans le cadre de leur intervention, des précisions qu'elle apporte à l'égard des enjeux circonscrits à la section 3 de la présente décision et d'ajuster en conséquence leur budget de participation. La Régie note en particulier que le budget déposé par le RTIÉÉ pour les frais d'analystes est plus élevé que la moyenne des autres intervenants, même avant recentrage des sujets, et s'attend à une révision à la baisse.

[22] La Régie rappelle que, lors de l'attribution des frais, elle jugera du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés et de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations, tel que prévu au Guide. La Régie demande aux intervenants de faire tous les efforts nécessaires pour éviter une multiplication des représentations sur un même sujet. Elle prendra en considération cet aspect dans l'évaluation des frais à octroyer à la fin du dossier.

3. CADRE D'EXAMEN DU DOSSIER

[23] La Régie apporte les précisions suivantes sur le cadre d'examen du dossier, considérant notamment les demandes d'intervention, les commentaires du Transporteur sur ces dernières et les répliques des intervenants.

3.1 DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE REPORTER LE DÉPÔT DU BILAN DU MGA ET LA MISE À JOUR DE DONNÉES REQUISE PAR LA DÉCISION D-2020-041

[24] Le Transporteur demande le report du dépôt du bilan du modèle de gestion des actifs (le MGA) exigé par la décision D-2019-047⁷ ainsi que de la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs exigée par la décision D-2020-041⁸ au moment du dépôt de la demande tarifaire 2023.

[25] Il réfère à cet égard aux suivis administratifs transmis les 11 juin⁹ et 27 juillet 2021¹⁰. Pour le dépôt du bilan du MGA, le Transporteur y mentionne notamment que l'année 2020 n'est pas représentative de la stratégie de maintenance adaptée, puisque plusieurs interventions de maintenance ont été annulées ou reportées en raison de la pandémie de COVID-19 (la Pandémie). Des ajustements en conséquence ayant été apportés en 2021, il considère que les résultats de cette année seront importants aux fins du bilan. Le report demandé permettrait au Transporteur de préparer un bilan 2017-2021 offrant une meilleure appréciation de la réalisation de la stratégie de maintenance adaptée.

[26] Le Transporteur demande également le report du dépôt du suivi énoncé au paragraphe 123 de la décision D-2020-041 :

« [123] En prévision du bilan à effectuer aux fins de l'établissement du MRI de deuxième génération, la Régie réitère sa demande exprimée dans la Décision et demande au Transporteur de mettre à jour, dans ses prochains dossiers tarifaires du MRI, les données suivantes relatives à sa stratégie de gestion des actifs qu'il a fournis dans le présent dossier :

- les renseignements relatifs aux ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective;*
- les IF par type d'emplacement;*
- le taux de risque en maintenance par famille d'équipements »¹¹.*

[notes de bas de page omises]

⁷ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 65 et 66.

⁸ Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 35.

⁹ Pièce [B-0033](#).

¹⁰ Pièce [B-0034](#).

¹¹ Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 35.

[27] Cette demande de report s'inscrit dans le même contexte que celui décrit précédemment. Le Transporteur est d'avis que le dépôt des données précédentes pourrait mener à des débats de très faible valeur et susciter des perceptions erronées. Il soumet que tout élément décisionnel au présent dossier serait redressé quelques mois plus tard lors du dépôt du dossier tarifaire 2023.

[28] L'AHQ-ARQ recommande de ne pas accepter ces reports puisque leur dépôt tardif pourrait affecter les possibilités de les analyser au moment opportun. Il soumet que l'analyse de ces suivis, avec les réserves exprimées par le Transporteur, pourrait se faire dans le cadre du deuxième volet du présent dossier.

[29] Le RTIEÉ mentionne la possibilité que ces bilans soient au moins en partie utilisés au présent dossier d'une manière qui soit utile à la planification du réseau et pour tester la validité des diverses propositions de Facteurs X et S au MRI du Transporteur.

[30] Dans ses commentaires, le Transporteur réitère les motifs invoqués dans ses suivis administratifs et soumet que le bilan du MGA et les données précitées ne sont liés à aucun objet de décision au présent dossier.

[31] Pour les motifs invoqués par le Transporteur, la Régie accepte de reporter le dépôt du bilan du MGA pour la période 2017-2021 dans le cadre du prochain dossier tarifaire 2023. La Régie considère toutefois que le dépôt de ce bilan préalablement au dépôt du prochain dossier tarifaire est susceptible d'alléger son examen. Elle demande donc au Transporteur de le déposer comme suivi administratif au 1^{er} juin 2022 et de prévoir une séance de travail au mois de juin 2022 pour en présenter les résultats.

[32] Par ailleurs, la Régie considère que les informations exigées au paragraphe 123 de la décision D-2020-041¹² sont utiles aux fins de s'assurer de la capacité du réseau à fournir le service et sont requises d'ici le dépôt du bilan, tel que prescrit par cette décision. Elle ordonne au Transporteur de déposer ces informations, qui devraient couvrir les années 2019 et 2020, au plus tard le 27 octobre 2021. La Régie précise que ces informations seront examinées lors du volet 2 du présent dossier.

¹² Décision [D-2020-041](#), p. 35.

3.2 PERFORMANCE – RÉSULTATS ET PERSPECTIVES

[33] L’AHQ-ARQ souhaite obtenir des précisions sur les indicateurs présentant des écarts importants au cours des deux dernières années, dont les indicateurs portant sur les indisponibilités forcées et sur la sollicitation du réseau de transport. Il souhaite aussi obtenir les données de base servant à calculer les résultats de disponibilité du réseau liés au mécanisme de traitement des écarts de rendement (le MTÉR).

[34] L’AHQ-ARQ prévoit aussi analyser les intrants et méthodes de calcul des deux nouveaux indicateurs exigés par la décision D-2020-041, soit la disponibilité de services aux interconnexions et la disponibilité des emplacements d’exploitation.

[35] Le Transporteur rappelle que les indicateurs de performance liés au MTÉR ont été amplement analysés, débattus et approuvés par la Régie dans sa décision D-2019-060¹³. Il estime excessive la volonté de l’AHQ-ARQ d’obtenir les données de base et s’objecte à l’inclusion de cet aspect au présent dossier.

[36] La FCEI souhaite questionner le Transporteur sur les indicateurs additionnels qui peuvent être dérivés de l’indicateur de disponibilité des emplacements en vue d’en maximiser l’utilité dans le cadre de l’évaluation du MGA dans le prochain dossier tarifaire.

[37] Le Transporteur souligne que l’indicateur de disponibilité des emplacements est un nouvel indicateur et, par conséquent, il n’en possède pas d’historique. Il serait ainsi prématuré de vouloir envisager des indicateurs additionnels dérivés de ce nouvel indicateur avant d’en connaître l’évolution. Il demande ainsi d’exclure ce sujet.

[38] La FCEI réplique qu’elle anticipe que certains dérivés de l’indicateur proposé par le Transporteur puissent mieux répondre aux besoins. Elle voudra mieux comprendre comment est construit l’indicateur de disponibilité et précise que la preuve du Transporteur évoque six années de données historiques.

[39] Le RTIEÉ est préoccupé par la baisse de qualité des résultats de plusieurs des indicateurs de performance liés à la fiabilité et à la qualité du service. Il cherchera à obtenir des précisions et à faire les liens avec la planification des investissements et ce, avec divers

¹³ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#).

incitatifs pouvant mener à une meilleure performance. L'intervenant recommandera aussi qu'aux fins de la liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR, les indicateurs soient davantage discriminants « *de manière à ce que le Transporteur n'obtienne pas automatiquement 100% sur tous* ».

[40] Le Transporteur répond que les résultats 2020 de plusieurs indicateurs liés à la fiabilité et à la qualité du service sont favorables, puisqu'ils sont en baisse par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Par ailleurs, il rappelle que la liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR a déjà fait l'objet de débats et ces indicateurs ont été approuvés par la décision D-2019-060. Il invite la Régie à exclure ce sujet et à préciser que le moment opportun serait lors d'une année de recalibrage du MRI.

[41] **La Régie ne permet pas la remise en question, telle qu'envisagée par le RTIEÉ, du mécanisme de liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR reconnu par la décision D-2019-060.**

[42] **Concernant les indicateurs déjà reconnus, la Régie juge toutefois que les questions de précision envisagées par l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ, quant aux variations des résultats de ces indicateurs, sont pertinentes. De plus, dans la mesure où les données de base recherchées par l'AHQ-ARQ ne servent qu'à reconstituer et valider les tableaux 2 et 3 de la pièce B-0006¹⁴, la Régie permet à l'AHQ-ARQ d'en requérir l'obtention à cette fin.**

[43] **En ce qui a trait aux deux nouveaux indicateurs proposés par le Transporteur, ceux-ci seront examinés dans le cadre du volet 2 du présent dossier.**

¹⁴ Pièce [B-0008](#).

3.3 ÉTUDE DE PRODUCTIVITÉ MULTIFACTORIELLE ET ÉTABLISSEMENT DES FACTEURS X ET S POUR 2022

[44] Par sa décision D-2021-061¹⁵, la Régie a reconnu que les études PMF soumises par le Transporteur et l'AQCIE-CIFQ respectaient les directives fixées dans la décision D-2020-028 relatives à l'horizon de temps, la composition de l'échantillon et la comparabilité des entreprises, la mesure des extrants et des intrants ainsi que les facteurs d'ajustements.

[45] Dans sa décision D-2021-102, la Régie s'est prononcée comme suit :

« [26] En conséquence, la Régie est d'avis qu'il est préférable que les études PMF réalisées par Brattle et PEG soient examinées dans leur contexte, à savoir la détermination du Facteur X du MRI du Transporteur. Ainsi, la Régie accueille la demande du Transporteur d'examiner les études PMF en lien avec la proposition du Facteur X de son MRI dans le cadre de sa demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022. En conséquence, la Régie met fin à la Phase 2 du dossier R-4058-2018 »¹⁶. [note de bas de page omise]

[46] **Dans ce contexte et afin de faciliter l'administration de la preuve, la Régie déclare que la preuve versée à la phase 2 du dossier R-4058-2018, concernant le volet relatif aux études PMF, est réputée faire partie du présent dossier. Afin de faciliter le travail des participants, la Régie demande à l'AQCIE-CIFQ de déposer dans les meilleurs délais au présent dossier le rapport de la firme Pacific Economics Group Research LLC (PEG), et les pièces jointes¹⁷. La Régie demande également à l'AQCIE-CIFQ et PEG de préciser, le cas échéant, les modalités d'accès à ces documents pour lesquels la confidentialité serait requise.**

[47] L'AQCIE-CIFQ soumet qu'il est nécessaire que PEG prenne connaissance du rapport de The Brattle Group (Brattle), afin qu'elle puisse effectuer les vérifications appropriées et fournir ses commentaires dans le cadre de la preuve écrite.

¹⁵ Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2021-061](#), p. 9.

¹⁶ Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2021-102](#), p. 8.

¹⁷ Il s'agit des pièces C-AQCIE-CIFQ-0079 à C-AQCIE-CIFQ-0102.

[48] La Régie précise que PEG est autorisée à adresser des demandes de renseignements (DDR) au Transporteur et faire part de ses commentaires sur le rapport de Brattle dans le cadre de sa preuve écrite.

[49] Aussi, considérant que la participation de PEG au dossier est faite pour le bénéfice de la Régie et de l'ensemble des intervenants, l'AQCIE-CIFQ précise qu'il n'entend pas assumer les frais de PEG et demande que la Régie se prononce dans la présente décision sur la raisonnable du budget soumis par cette firme afin d'autoriser les travaux couverts par ladite proposition budgétaire.

[50] Afin de donner suite à cette demande de l'AQCIE-CIFQ, la Régie considère raisonnable le budget proposé par PEG.

[51] L'AHQ-ARQ compte procéder à une analyse détaillée du rapport de Brattle en parallèle avec le rapport de PEG et formulera des recommandations sur les valeurs justes et raisonnables à retenir.

[52] L'AQCIE-CIFQ prévoit examiner les résultats de chacun des experts et les confronter avec l'historique du Transporteur aux fins de recommander à la Régie une valeur qui lui semble la plus appropriée pour les Facteurs X et S.

[53] OC souhaite questionner le Transporteur sur les éléments qui déterminent le taux d'indexation proposé. Elle prévoit analyser le contenu et la méthodologie de l'étude PMF de Brattle ainsi que toute autre expertise sur le sujet dans le présent dossier. L'intervenante compte analyser les différentes hypothèses utilisées dans les études des experts.

[54] Le RTIEÉ proposera des Facteurs X et S qui prennent en considération des facteurs non monétaires de fiabilité, de sécurité et de qualité du service et de prise en compte des exigences environnementales. Il souhaite éviter que des Facteurs X et S trop restrictifs n'amènent des coupures aveugles dans les budgets du Transporteur.

[55] En lien avec les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE-CIFQ et du RTIEÉ, le Transporteur souligne que les études PMF sont un sujet d'expertise ayant requis un encadrement spécifique de la Régie. Il soumet qu'il ne devrait pas y avoir divers rapports d'analystes et diverses recommandations des intervenants.

[56] L'AHQ-ARQ réplique qu'il ne prévoit pas faire une autre analyse détaillée comme l'ont fait Brattle et PEG, mais plutôt formuler des recommandations après avoir analysé ces rapports. Il se réserve le droit de formuler des recommandations différentes, le cas échéant, de celles de PEG, comme ce fut le cas dans le cadre de dossiers précédents portant sur le MRI.

[57] L'AQCIE-CIFQ souligne que la Régie devra trancher en raison de la présence de valeurs divergentes en provenance des deux rapports d'expertise. Il est ainsi essentiel que les intervenants analysent les deux rapports et soumettent leurs recommandations quant à la valeur que devrait retenir la Régie. Il ne s'agit pas de dédoubler le travail des experts, mais d'en tirer les conclusions les plus probantes quant à la valeur des Facteurs X et S.

[58] La Régie précise que les interventions en lien avec cet enjeu doivent être circonscrites à l'appréciation des résultats des études PMF de Brattle et PEG dans un contexte d'établissement des Facteurs X et S dans la formule d'indexation du Transporteur, aux questions de compréhension quant aux choix méthodologiques retenus et à la calibration des modèles, des intrants et des extrants. La Régie ne croit pas utile, tel que le propose le RTIÉÉ, que les intervenants proposent d'autres méthodologies liées aux études PMF que celles déposées par Brattle et PEG.

3.4 ÉTUDE DE BALISAGE DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE DES EMPLOYÉS D'HYDRO-QUÉBEC

[59] Dans sa décision D-2018-067, la Régie s'est prononcée comme suit :

« [283] Afin d'obtenir l'information pertinente au processus de recalibrage (rebasin) du MRI, lequel est prévu au cours du dossier tarifaire de l'année témoin 2022, la Régie ordonne au Distributeur de devancer le dépôt de l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec (salaire de base, rémunération incitative, régime de retraite et assurance collective). Elle fixe le dépôt de l'étude de balisage au plus tard le 30 avril 2021.

[284] De plus, la Régie ordonne au Distributeur de prévoir une séance de travail subséquente au dépôt de l'étude de balisage »¹⁸. [notes de bas de page omises]

[60] Dans sa décision D-2019-060, la Régie a demandé :

« [...] Pour ce qui est du balisage, la Régie croit qu'il est approprié de soumettre le Transporteur aux mêmes obligations que le Distributeur afin de s'assurer que le Transporteur gère de manière globale sa masse salariale. C'est pourquoi elle lui ordonne de déposer une étude de balisage à cet égard au plus tard le 30 avril 2021. Enfin, la Régie rappelle que le coût de la rubrique des autres régimes doit être inclus dans la Formule d'indexation »¹⁹. [notes de bas de pages omises]

[61] En suivi de cette décision et tel qu'accepté par la Régie dans une correspondance au dossier R-4058-2018²⁰, le Transporteur dépose l'étude de balisage réalisée par la firme Normandin Beaudry.

[62] L'AQCIE-CIFQ prévoit analyser cette étude ainsi que celle réalisée dans le dossier R-3980-2016²¹ pour en faire ressortir l'évolution de la rémunération des diverses catégories d'employés par rapport au marché de référence et formuler des recommandations appropriées.

[63] La FCEI souhaite obtenir des précisions de la firme Normandin Beaudry et du Transporteur sur la représentativité de l'étude et les coûts découlant du surplus de rémunération offert par le Transporteur par rapport au marché. Elle souhaite également obtenir des précisions du Transporteur sur l'évolution de ses pratiques en termes de rémunération globale depuis le dossier R-3980-2016. La FCEI ne prévoit pas que son analyse engendre des recommandations tarifaires au présent dossier, mais les conclusions retenues par la Régie auront un impact sur le renouvellement du MRI en 2022.

[64] L'AQCIE-CIFQ et la FCEI soumettent la possibilité de retenir les services d'un expert sur ce sujet. Le cas échéant, leur budget devrait être amendé.

¹⁸ Dossier [R-4011-2017](#), Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2018-2019, décision [D-2018-067](#), p. 66.

¹⁹ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 51, par. 218.

²⁰ Dossier R-4058-2018, pièce [A-0127](#).

²¹ Dossier [R-3980-2016](#).

[65] OC prévoit questionner le Transporteur et la firme Normandin Beaudry sur la méthodologie et les hypothèses retenues pour la production de l'étude de balisage.

[66] Concernant la possibilité de recourir aux services d'un expert, le Transporteur précise que toute détermination de la Régie en la présente instance à l'égard de la rémunération n'aura aucun impact sur les tarifs des années 2021 et 2022. Bien que cette étude déposée au présent dossier puisse résulter en des suivis et autres démonstrations, cela ne saurait limiter la discrétion décisionnelle de la formation qui sera assignée au dossier tarifaire 2023. Selon lui, la présence d'experts n'apparaît pas respecter les critères retenus par la jurisprudence sur l'admissibilité du témoignage d'expert, tels que la pertinence et la nécessité de porter assistance au décideur à l'égard d'un objet décisionnel.

[67] Si, après avoir obtenu l'autorisation de la Régie, certains intervenants souhaitent retenir les services d'un expert sur le sujet, le Transporteur propose de n'en retenir qu'un seul, qui soit commun à tous les intervenants.

[68] Dans sa réplique, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'indiquer si elle entend statuer sur cette étude dans le présent dossier ou lors du dossier tarifaire 2023.

[69] La FCEI réplique qu'elle partage l'avis du Transporteur à l'effet qu'il n'y aura pas d'incidence tarifaire en 2022, mais que le suivi était tout de même demandé pour cette année. Elle est ouverte à une coordination entre les intervenants pour le recours à un expert.

[70] La Régie considère approprié, dans le cadre du volet 2 du présent dossier, d'évaluer la méthodologie et les paramètres de cette étude, les questions et constats liés à l'évolution du portrait de la rémunération depuis la dernière étude déposée à cet effet²² ainsi que d'identifier tout complément ou suivi qu'elle jugera pertinents aux travaux de la formation qui sera assignée au dossier tarifaire 2023.

[71] Comme le soumettent le Transporteur et la FCEI, quoique l'examen de cette étude par la présente formation puisse résulter en des suivis, autres démonstrations et conclusions, il appartiendra à la formation désignée au dossier tarifaire 2023 du Transporteur de se prononcer, le cas échéant, sur les impacts sur le revenu requis du Transporteur.

²² Dossier R-3980-2016, pièce [B-0028](#), annexe C.

[72] **La Régie demande à l'AQCIE-CIFQ et la FCEI de préciser s'ils prévoient retenir les services d'un expert en fonction de ce cadre d'examen. Elle fixe au 14 octobre 2021 la date limite pour préciser leur intention en ce sens et, s'il y a lieu, l'impact sur leur budget d'intervention. Le cas échéant, la Régie s'attend à une coordination de la part des intervenants.**

[73] **La Régie demande au Transporteur de prévoir une séance de travail et de lui faire part de la date envisagée en ce sens au plus tard le 21 octobre 2021.**

3.5 REVENU REQUIS

3.5.1 AMORTISSEMENT, RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION ET COÛTS DE RETRAITE

[74] L'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et OC prévoient intervenir sur l'un ou l'autre de ces sujets.

[75] Plus particulièrement, OC compte « *questionner le Transporteur sur les éléments qui composent les facteurs Y et Z* ». Elle précise qu'elle prévoit analyser les amortissements, dont l'estimation des mises en service pour les années 2021 et 2022. OC prévoit aussi analyser la preuve concernant les coûts de retraite pour les années 2021 et 2022.

[76] Le Transporteur souligne que les Facteurs Y et Z sont déjà bien définis par les décisions D-2018-001²³ et D-2019-060.

[77] **La Régie précise que les critères établis pour les Facteurs Y et Z et les rubriques déjà reconnues à l'intérieur de ces Facteurs²⁴ ne peuvent être remis en cause au présent dossier. Les intervenants peuvent par ailleurs examiner les sommes incluses dans ces rubriques de coûts traitées selon ces Facteurs établis en coût de service.**

²³ Dossier R-3897-2014, décision [D-2018-001](#).

²⁴ La possibilité d'un CÉR – Dépenses en capital est déjà évoquée comme composante du Facteur Y.

3.5.2 COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORT – CONTRIBUTION DU PRODUCTEUR – PROJET DE LA ROMAINE

[78] L'AQCIE-CIFQ prévoit notamment examiner si le montant à inclure à ce compte devrait viser d'autres coûts que ceux liés au rendement sur les capitaux propres, afin de couvrir l'impact financier global sur les revenus requis découlant du report du versement de la contribution d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur).

[79] Le Transporteur réfère l'AQCIE-CIFQ au paragraphe 370 de la décision D-2020-041²⁵, par laquelle la Régie aurait précisé que « *seule la portion relative au rendement des capitaux propres devrait être incluse dans le CÉR* »²⁶.

[80] L'AQCIE-CIFQ réplique que la lecture de ce paragraphe et des précédents montrent que la Régie n'exclut pas la possibilité d'analyser d'autres façons permettant d'éviter que la clientèle du Transporteur assume les coûts supplémentaires liés au report de la mise en service du projet de La Romaine.

[81] La Régie considère que l'examen proposé par l'AQCIE-CIFQ est pertinent et cohérent avec la décision D-2020-041²⁷. Ainsi, la Régie juge que l'analyse de la proposition du CÉR du Transporteur est pertinente, incluant le contenu et les modalités du CÉR.

3.5.3 SUIVI D-2020-041 - CÉR DÉPENSES EN CAPITAL

[82] Le Transporteur donne suite aux paragraphes 402 et 403 de la décision D-2020-041 et présente sa position sur la possibilité de créer un CÉR pour les rubriques liées au rendement sur la base de tarification et les amortissements.

²⁵ Décision [D-2020-041](#), par. 370.

²⁶ Pièce [B-0036](#), p. 11.

²⁷ Décision [D-2020-041](#), p. 100 à 102.

[83] La FCEI prévoit traiter du sujet.

[84] PEG manifeste son intérêt à intervenir sur ce sujet, qu'il lie au MRI.

[85] Le Transporteur souligne que l'intervention de PEG ne devrait pas déborder du cadre établi par les décisions D-2019-047, D-2019-081²⁸ et D-2020-028²⁹ et ne peut se faire sur des éléments hors de ceux établis pour réaliser l'étude PMF.

[86] L'AQCIE-CIFQ réplique que l'intention de PEG de commenter certains éléments controversés de la proposition du Transporteur qui se rapportent au MRI n'excède pas le cadre de son mandat et estime le budget lié à cet aspect à 7 920 \$.

[87] La Régie juge pertinentes les interventions sur ce sujet. Elle permet à PEG d'analyser cet enjeu dans le respect du budget estimé à cette fin, mais précise que PEG ne pourra couvrir les autres éléments controversés de la proposition non identifiés dans la demande d'intervention.

3.5.4 FORMULE D'INDEXATION

[88] La FCEI juge que le taux d'inflation de la rémunération calculé pour 2020³⁰ est faussé par les effets de la Pandémie et ne représente pas adéquatement la hausse de la rémunération pour 2020. Elle entend recommander un taux différent.

[89] Le Transporteur rappelle que la Régie a déjà entériné le taux d'inflation par ses décisions D-2017-043 et D-2019-060. Il demande d'exclure ce sujet du présent dossier.

[90] La FCEI réplique que la situation causée par la Pandémie et ses impacts sur le marché de l'emploi sort de l'ordinaire et justifie sa demande. Selon elle, l'application mécanique de la formule approuvée par la Régie est incompatible avec l'esprit de la formule qui visait à refléter une inflation raisonnable des salaires et non à capter des effets de composition du marché de l'emploi.

²⁸ Dossier R-4057-2018 Phase 2, décision [D-2019-081](#).

²⁹ Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2020-028](#).

³⁰ Pièce [B-0011](#), tableau A1-2, p. 39.

[91] Considérant que la Régie a déjà statué dans ses décisions D-2017-043³¹ et D-2019-060³² sur la méthodologie et les modalités du calcul du Facteur I, la révision de la fixation du Facteur I est exclue du présent dossier.

3.6 PARAMÈTRES FINANCIERS

[92] OC compte analyser la pertinence d'utiliser des paramètres financiers présentés à la pièce B-0008³³ qui ont été établis, selon sa compréhension, en mai 2021. Elle note à cet égard une période de forte inflation depuis cette date qui pourrait avoir un impact à court et moyen termes sur certains paramètres utilisés par le Transporteur pour la détermination du rendement sur la base de tarification.

[93] La Régie comprend que l'enjeu présenté par OC concerne la date des prévisions à considérer aux fins de la détermination du rendement sur la base de tarification pour l'année 2021. La Régie permet à OC d'aborder cet enjeu précis, mais ne prévoit pas revoir les paramètres méthodologiques de la détermination du rendement sur la base de tarification.

3.7 LA RÉPARTITION DES COÛTS RELATIFS AUX INTERCONNEXIONS ENTRE LA CHARGE LOCALE ET LES UTILISATEURS DU SERVICE POINT À POINT

[94] L'AQCIE-CIFQ prévoit examiner la proportion du coût de service relatif aux interconnexions qui seront attribuées à la charge locale, dans le contexte où la charge locale utilise les interconnexions uniquement pour l'importation de capacités limitées. Il rappelle que les modalités de répartition des coûts de service ont été fixées en 2006 et que la Loi a depuis été modifiée de sorte qu'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) ne peut plus utiliser les interconnexions en exportation pour vendre ses surplus d'approvisionnement.

³¹ Dossier R-3897-2014, décision [D-2017-043](#), p. 35 à 37.

³² Décision [D-2019-060](#), p. 18 à 20.

³³ Pièce [B-0008](#).

[95] De plus, l'utilisation en mode import par le Distributeur serait limitée et l'interconnexion avec l'Ontario a été réalisée à la suite d'une demande de service du Producteur. Enfin, l'AQCIE-CIFQ soumet que les besoins du service de transport de point à point sont différents de ce qu'ils étaient en 2006.

[96] Il rappelle qu'en lien avec cette préoccupation qu'il avait également soulevée dans le cadre du dossier R-4058-2018, la Régie s'est prononcée comme suit :

« [47] La Régie est d'avis que certaines modifications de contexte des dernières années peuvent avoir une incidence sur le rôle des interconnexions et justifier un réexamen des critères de répartition de leurs coûts.

[48] Toutefois, étant donné le nombre important d'enjeux au présent dossier, incluant le volet du MRI, la Régie juge préférable que la répartition des coûts relatifs aux interconnexions fasse l'objet d'une phase ultérieure, qu'elle précisera en temps opportun »³⁴.

[97] Le Transporteur répond que la situation n'a pas fondamentalement changé depuis 2006. Il ajoute que la répartition du coût de service déposée au présent dossier, incluant celle des interconnexions, est fonction de la méthode reconnue par la Régie.

[98] Le Transporteur rappelle que l'AQCIE-CIFQ et lui-même ont pu s'exprimer sur le sujet dans le cadre du dossier R-4096-2019 et que la Régie a accepté la répartition des coûts telle que proposée par le Transporteur dans sa décision D-2020-041. Il souligne que le présent dossier est déjà très chargé et que les informations requises pour effectuer un exercice complet de la répartition des coûts des interconnexions ne sont pas disponibles lors d'une année de MRI. Il demande le rejet de ce sujet au présent dossier.

[99] L'AQCIE-CIFQ réplique en déposant un tableau montrant que l'utilisation des interconnexions aurait évolué depuis 2006³⁵. Il précise ne pas remettre en cause la répartition des coûts de toutes les composantes du réseau de transport, uniquement celle des interconnexions, sauf celle de Churchill Falls.

³⁴ Décision [D-2018-125](#), p. 12.

³⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0006](#), p. 6 et 7.

[100] La Régie ne juge pas opportun d'examiner au présent dossier le sujet tel que soumis par l'AQCIE-CIFQ, considérant la portée et l'ampleur d'un tel examen. Toutefois, la Régie constate que le Transporteur prévoit en 2022 une mise en service du projet « Poste Appalaches - Ligne 320 kV et installation équipements », en lien avec l'interconnexion Appalaches-Maine³⁶.

[101] La Régie constate aussi que le coût de service est réparti par fonctions, qui inclut la fonction Interconnexions, subdivisée en « Churchill Falls », « Ontario » et « Autres »³⁷. La Régie demande au Transporteur de préciser si la nouvelle interconnexion Appalaches-Maine s'inscrit dans la catégorie « Autres » ou si elle devrait apparaître de manière distincte.

[102] La Régie ordonne au Transporteur de déposer un complément de preuve précisant et justifiant le facteur de répartition des coûts prévu pour cette nouvelle interconnexion. La Régie rappelle qu'un tel examen avait été fait pour la répartition des coûts de l'interconnexion avec l'Ontario³⁸. Elle fixe au 27 octobre 2021 la date limite pour le dépôt de ce complément, dont l'examen se fera lors du volet 2.

3.8 PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[103] L'AHQ-ARQ prévoit examiner l'ensemble des projets de la planification du réseau de transport dont, en particulier, les investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans, le tout en lien avec les critères de planification du réseau et d'intégration de la production et les prévisions de la capacité du réseau et des besoins à combler.

[104] Notamment, l'AHQ-ARQ s'interroge sur la possibilité que la planification de la pointe de charge normale tienne compte des ressources à la disposition du Transporteur, dont les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles.

[105] L'AHQ-ARQ prévoit aussi questionner le transporteur sur la capacité de transport et sur l'augmentation de la capacité de transfert en livraison vers le Nouveau-Brunswick.

³⁶ Pièce [B-0011](#), tableau A6.7-4, p. 61, pour un montant de 58,5 M\$.

³⁷ Pièce [B-0026](#).

³⁸ Dossier R-3669-2008, décision [D-2009-015](#), p. 90 à 93.

[106] La FCEI demande que les suivis relatifs aux paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105³⁹ soient inclus au présent dossier et se réserve les droits d'intervenir sur ces sujets.

[107] OC prévoit questionner les éléments se trouvant à la pièce B-0021, puisqu'elle y constate des investissements significatifs pour les années à venir qui auront un impact sur les tarifs.

[108] OC compte également questionner le Transporteur sur les projections de l'utilisation du réseau de transport.

[109] Le RTIEÉ prévoit s'assurer que les investissements au réseau de transport soient suffisants pour lui permettre d'« *accomplir sa mission de fiabilité, sécurité et qualité du service, dans le souci des enjeux environnementaux, et aussi de lui permettre de réaliser des investissements visant à adapter le réseau à ce qui est “ normal ” d'y trouver en 2021 (au sens du “ développement normal d'un réseau de transport ” dans l'article 51 LRÉ), dont les équipements visant à faciliter les raccordements de parcs éoliens et solaires [...] »*⁴⁰.

[110] Le Transporteur estime que l'intervention prévue par l'AHQ-ARQ sur la planification de la pointe de charge normale dépasse le cadre de la présente demande, eu égard entre autres aux paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105. Il explique aussi l'augmentation de la capacité de transfert en livraison vers le Nouveau-Brunswick, mais estime que ce sujet présente peu d'intérêt ou de pertinence pour les consommateurs d'électricité membres de l'AHQ-ARQ.

[111] Le Transporteur s'objecte à l'examen des suivis des paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105.

[112] L'AHQ-ARQ réplique qu'un extrait de la pièce B-0021⁴¹ démontre que les investissements requis sur le réseau principal constituent un sujet du dossier que le Transporteur aborde lui-même. Il soumet que les paragraphes 33 et 34 de la décision

³⁹ Décision [D-2021-105](#), p. 8.

⁴⁰ Pièce [C-RTIEÉ-0003](#), p. 2.

⁴¹ Pièce [B-0021](#), p. 8 et 9.

D-2021-105 portent sur une problématique différente. Enfin, il prend acte de la précision du Transporteur sur la capacité de l'interconnexion vers le Nouveau-Brunswick.

[113] La Régie ne retient pas l'examen au présent dossier des suivis de la décision D-2021-105, les motifs de la décision n'étant pas encore publiés en date de la publication de la présente décision.

[114] Par ailleurs, l'objectif exprimé par le RTIEÉ n'est pas clair pour la Régie. Elle considère tout de même le sujet de la planification pertinent, tenant notamment compte des précisions fournies dans la réplique de l'AHQ-ARQ. La Régie permet aux intervenants d'examiner la planification du Transporteur et ses impacts sur les projets d'investissement, dans un contexte d'évolution et de transformation du réseau de transport.

3.8.1 ÉTAT DE TRANSFORMATION DES POSTES

[115] L'AHQ-ARQ prévoit questionner certains éléments du tableau 3 de la pièce B-0022⁴², notamment la révision des capacités limites de transformation d'un poste (CLT) apportées par le Transporteur et sur les plans de contingence dans certains postes. L'intervenant voudra en savoir plus sur les mesures prises au cours de l'hiver 2020-2021 pour alimenter les charges des postes dont le dépassement de la CLT est prévu.

[116] L'AHQ-ARQ considère que plusieurs investissements pourraient être évités ou retardés si le Transporteur tenait compte des charges interruptibles pour chacun des postes et annonce qu'il recommandera d'ajuster le tableau 3 de la pièce B-0022 en conséquence.

[117] Le Transporteur commente la recommandation annoncée par l'AHQ-ARQ sur le contenu du tableau 3 de la pièce B-0022. Il soumet que ce tableau n'a pas pour objectif de fournir des détails sur des postes spécifiques, qui ne sont ni utiles ni pertinents dans le présent cadre.

[118] La Régie estime que l'intervention de l'AHQ-ARQ à ce sujet est pertinente.

⁴² Pièce [B-0022](#), tableau 3.

3.8.2 PERTES ET TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[119] L'AHQ-ARQ prévoit intervenir sur le rapport des travaux réalisés depuis la dernière cause tarifaire sur le sujet des pertes de transport. Elle précise certaines préoccupations et interrogations préliminaires à cet égard, qu'elle approfondira dans le cours du dossier.

[120] L'AHQ-ARQ recherchera aussi davantage d'explications sur le taux de pertes de 5,21 % pour 2019 et 2020, en questionnant notamment l'impact de la mise en service du projet de ligne Chamouchouane – Bout-de-l'île.

[121] Le Transporteur considère excessive la volonté de l'AHQ-ARQ de lier le présent dossier à la mise en service de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'île. Il rappelle qu'au dernier dossier tarifaire, il a élaboré en détail sur la difficulté, voire l'impossibilité, d'expliquer des variations annuelles du taux de pertes par l'analyse de phénomènes bien précis et cite à cet effet les paragraphes 539 et 543 de la décision D-2020-041⁴³. Il demande à la Régie de bien circonscrire le sujet du taux de pertes, qui a déjà fait l'objet de nombreux travaux, et de recadrer le débat en fonction de la preuve au dossier.

[122] L'AHQ-ARQ réplique que le niveau du taux de pertes de 2019 et 2020 constitue un sujet valide au présent dossier tout comme les questions permettant de vérifier la validité de ces valeurs en utilisant certains indicateurs permettant de les expliquer.

[123] **La Régie considère que l'intervention prévue par l'AHQ-ARQ est pertinente. Compte tenu de l'avancement des travaux du Transporteur, la Régie s'attend à ce que l'intervention se limite à des clarifications ou précisions à l'égard de la preuve au dossier et qu'elle ne remette pas en question la méthode de calcul du taux de pertes, qui a été amplement examinée et revue depuis le dossier R-4058-2018.**

⁴³ Décision [D-2020-041](#), p. 140.

3.9 MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS

[124] Le RTIEÉ souligne que le Transporteur propose des modifications aux règles relatives au Réglage de vitesse, au calcul de sa contribution aux coûts des ajouts sur le réseau, susceptibles d'affecter l'intégration de parcs éoliens et solaires et de modifier les catégories d'investissement.

[125] Le RTIEÉ souhaite s'assurer que les Tarifs et conditions soient correctement adaptés aux raccordements de parcs éoliens et solaires et permettent d'offrir aux producteurs une contribution adéquate de la part du Transporteur. Il souhaite aussi que les Tarifs et conditions permettent d'incorporer de nouvelles technologies qui aideront le réseau à accueillir plus aisément de telles sources de production, avec moins d'impact sur le réseau.

[126] Le RTIEÉ est particulièrement préoccupé par le caractère vague qu'auraient les trois catégories d'investissement ne générant pas de revenus. Il précise favoriser l'inclusion, dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », d'investissements visant à adapter le réseau « à ce qui est “ normal ” d'y trouver en 2021 (au sens du “ développement normal d'un réseau de transport ” dans l'article 51 LRÉ), dont les équipements visant à faciliter les raccordements de parcs éoliens et solaires [...] »⁴⁴.

[127] Le Transporteur explique que les modifications proposées à l'annexe 8 des Tarifs et conditions ne changent pas les règles relatives au réglage de vitesse. Il estime que les discussions relatives à la préoccupation du RTIEÉ voulant que « *les Tarifs et conditions soient correctement adaptées aux raccordements de parcs éoliens et solaires [...]* »⁴⁵ devraient être limitées aux propositions des Tarifs et conditions déposées en preuve au présent dossier, et non à la volonté des intéressés d'incorporer de nouvelles technologies qui aideront le réseau à accueillir plus aisément de telles sources de production, avec moins d'impact sur le réseau.

[128] Sur les catégories d'investissement, le Transporteur précise qu'il dépose une proposition de définitions des catégories d'investissement à des fins de codification aux Tarifs et conditions, comme demandé par la Régie dans sa décision D-2020-146⁴⁶. Il estime que la préoccupation relative au caractère vague de ces catégories mentionnée par le RTIEÉ dépasse le cadre du présent dossier et doit être exclue. Il rappelle que dans sa décision

⁴⁴ Pièce [C-RTIEE-0003](#), p. 6.

⁴⁵ Pièce [C-RTIEE-0003](#), p. 6.

⁴⁶ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#).

D-2020-146, la Régie ne remet pas en question les objectifs de chacune des catégories, et que ceux-ci y ont été discutés et précisés.

[129] Le RTIÉE réplique qu'il n'a pas l'intention d'incorporer de nouvelles technologies, mais bien de s'assurer que les règles soient adaptées aux raccordements de production éolienne et solaire et aux nouvelles technologies les facilitant.

[130] Le RTIÉE précise qu'il limitera son intervention relative aux catégories d'investissement pour vérifier la conformité quant aux descriptions des catégories.

[131] **Concernant la préoccupation du RTIÉE à l'effet que « les Tarifs et conditions soient correctement adaptées aux raccordements de parcs éoliens et solaires », la Régie circonscrit l'intervention à l'examen des modifications demandées par le Transporteur aux Tarifs et conditions. La Régie n'entend pas revoir les modalités déjà convenues pour lesquelles aucune modification n'est demandée.**

[132] **La Régie rappelle qu'elle a examiné, dans le dernier dossier tarifaire, les modalités d'intégration des centrales photovoltaïques en fonction des modifications alors demandées par le Transporteur aux Tarifs et conditions et que le présent dossier tarifaire ne vise pas à revoir cet examen, mais bien à effectuer les suivis précis demandés par la décision D-2020-063⁴⁷. Or, le RTIÉE ne réfère pas à ces suivis.**

[133] **En ce qui concerne la définition des catégories d'investissement, la Régie précise que l'intervention doit se faire dans le contexte du suivi de la décision D-2020-146⁴⁸.**

3.10 DÉPASSEMENT DES COÛTS DE PROJET

[134] Au tableau A6.7-3 de la pièce B-0011⁴⁹, le Transporteur précise pour le projet de ligne Micoua-Saguenay que les coûts ont été révisés à la hausse de 208,1 M\$ à la suite d'une forte inflation des coûts des travaux ainsi qu'à des conditions de réalisation difficiles.

⁴⁷ Suivis déposés aux annexes 2 et 3 de la pièce [B-0025](#).

⁴⁸ Décision [D-2020-146](#), par. 529 à 531.

⁴⁹ Pièce [B-0011](#), p. 60 et 61.

[135] À cet effet, le Transporteur a déposé un suivi administratif⁵⁰ en suivi de la décision D-2019-087⁵¹, mais il ne l'a pas déposé au présent dossier. **La Régie demande au Transporteur de déposer ce suivi administratif au présent dossier et d'apporter les ajustements en conséquence à la section 9.2.4 de la pièce B-0011.**

3.11 AUTRES SUIVIS

[136] Dans sa décision D-2021-089, la Régie ordonnait au Transporteur de :

« [...] déposer, dans le prochain dossier tarifaire, l'entente qu'il aura conclue avec Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur) afin de concrétiser par écrit que la clientèle du Transporteur est tenue indemne du risque d'affaires découlant de la préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau faisant partie des systèmes hydriques non régularisables lorsque le Transporteur agit à titre d'exploitant d'installation de production (ci-après GOP) pour le compte du Producteur »⁵². [note de bas de page omise]

[137] Le Transporteur indique que cette entente n'est pas encore conclue et anticipe de la déposer au présent dossier d'ici la fin de l'année. Il considère que cette entente sera de facture simple et propose que les questions à cet égard soient déferées lors de l'audience seulement⁵³.

[138] **La Régie précise que ce suivi fera l'objet du volet 2 du dossier. Elle ordonne au Transporteur de déposer l'entente dès que disponible et au plus tard le 29 novembre 2021.**

[139] **Le Transporteur dépose aussi, à la section 12.3 de la pièce B-0011⁵⁴, le suivi demandé par la décision D-2020-109⁵⁵ relatif à la présentation des coûts d'investissements et de charges d'exploitation additionnelles dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement selon l'article 73 de la Loi.**

⁵⁰ [Suivi administratif Micoua-Saguenay](#).

⁵¹ Dossier R-4052-2018, décision [D-2019-087](#).

⁵² Décision [D-2021-089](#), p. 7 et 8, par. 24.

⁵³ Pièce [B-0036](#), p. 24, note de bas de page 37.

⁵⁴ Pièce [B-0011](#), p. 36 à 38.

⁵⁵ Décision [D-2020-109](#), p. 61.

[140] **La Régie traitera de ce suivi dans le cadre du volet 2 du dossier.**

4. DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[141] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance afin d'interdire la divulgation, la publication ou la diffusion des informations confidentielles contenues aux pièces suivantes :

- B-0013 (HQT-5, Document 2.1) : Étude de productivité multifactorielle de The Battle Group – Document de soutien 1;
- B-0023 (HQT-6, Document 1.2) : Schéma unifilaire et schémas d'écoulement de puissance.

[142] Concernant la pièce B-0013, le Transporteur demande le traitement confidentiel à la suite d'une demande formelle de Brattle qui mentionne ce qui suit :

- L'information confidentielle l'est, et ce, en conformité avec ses engagements contractuels;
- L'information confidentielle contient des renseignements que Brattle traite de manière confidentielle;
- La divulgation de l'information confidentielle ferait apparaître des informations que Brattle ne peut ni ne souhaite diffuser;
- La divulgation publique de l'information confidentielle résulterait en un bris de ses engagements contractuels⁵⁶.

[143] La Régie constate que le Transporteur n'a déposé aucune déclaration sous serment à l'appui de cette demande de traitement confidentiel, tel qu'exigé à l'article 33 du Règlement.

⁵⁶ Pièce [B-0002](#), par. 27.

[144] La Régie demande donc au Transporteur de compléter la demande de traitement confidentiel en déposant une déclaration sous serment de sa part, ainsi qu'une déclaration sous serment de Brattle dans les meilleurs délais.

5. ÉCHÉANCIERS

[145] La Régie traitera, dans le cadre du volet 1 du présent dossier, l'ensemble des sujets de la Demande, à l'exclusion des sujets indiqués ci-après qui seront traités dans le cadre du volet 2 :

- Les informations requises au paragraphe 123 de la décision D-2020-041, soit les données relatives à la stratégie de gestion des actifs;
- Les deux nouveaux indicateurs exigés par la décision D-2020-041, soit la disponibilité de services aux interconnexions et la disponibilité des emplacements d'exploitation;
- L'étude sur la rémunération des employés d'Hydro-Québec;
- Le facteur de répartition des coûts de l'interconnexion Appalaches-Maine;
- L'application de la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement aux catégories d'investissement – en suivi du paragraphe 366 de la décision D-2020-146;
- La codification des catégories d'investissement en suivi du paragraphe 531 de la décision D-2020-146;
- Le dépôt de l'entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089;
- La section 12.3 de la pièce B-0011⁵⁷, suivi de la décision D-2020-109⁵⁸ relatif à la présentation des coûts d'investissements et de charges d'exploitation additionnelles dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement selon l'article 73 de la Loi.

⁵⁷ Pièce [B-0011](#), p. 36 à 38.

⁵⁸ Décision [D-2020-109](#), p. 61.

[146] La Régie a pris connaissance des demandes d’OC à l’égard du calendrier⁵⁹, mais ne peut y répondre en totalité. La Régie fixe les échéanciers suivants pour le traitement des volets 1 et 2 du présent dossier.

Échéancier relatif au volet 1 :

5 octobre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur
20 octobre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR
29 octobre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et fin d’intervention le cas échéant
11 novembre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants
18 novembre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR
Du 6 au 17 décembre 2021 inclusivement	Période réservée pour l’audience relative au volet 1

Échéancier relatif au volet 2 :

14 octobre 2021, à 12 h	Date limite pour retenir les services d’un expert sur l’étude de balisage sur la rémunération des employés d’Hydro-Québec
27 octobre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt des informations du paragraphe 123 de la décision D-2020-041 et des informations supplémentaires requises sur la répartition des coûts
29 novembre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt du suivi de décision D-2021-089
19 janvier 2022, à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur
31 janvier 2022, à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR

4 mars 2022, à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants
18 mars 2022, à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants
25 mars 2022, à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR
Du 20 au 22 avril 2022, et le 25 avril 2022 si nécessaire	Période réservée pour l'audience relative au volet 2

[147] Le Transporteur considère prudent de prévoir dès à présent que les représentants de Brattle et de PEG rendront leurs témoignages en audience par visio-conférence, considérant les restrictions importantes qui pourraient s'appliquer aux voyageurs.

[148] Le Transporteur souhaite être informé de la décision de la Régie quant à la tenue de l'audience en mode virtuel ou présentiel au plus tard le 1^{er} novembre 2021.

[149] La Régie prévoit que les témoignages des représentants de Brattle se tiendront par visio-conférence. La Régie demande à l'AQCIE-CIFQ de l'informer d'ici le 1^{er} novembre 2021 si PEG souhaite également procéder par visio-conférence.

[150] Dans la mesure du possible, la Régie tiendrait les audiences en présentiel, mais déterminera le mode en fonction des normes sanitaires en vigueur. Elle précisera ce mode au plus tard le 1^{er} novembre 2021.

[151] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, OC et au RTIEÉ, selon les précisions apportées par la Régie à la section 3 de la présente décision;

ACCEPTE la demande du Transporteur de reporter le dépôt du bilan du MGA pour la période 2017-2021 dans le cadre du prochain dossier tarifaire 2023;

ORDONNE au Transporteur de déposer au 1^{er} juin 2022, en suivi administratif, le bilan du MGA pour la période 2017-2021 et de prévoir une séance de travail au mois de juin 2022 pour en présenter les résultats;

ORDONNE au Transporteur de déposer les informations requises au paragraphe 123 de la décision D-2020-041 au plus tard le 27 octobre 2021;

DÉCLARE que la preuve versée à la phase 2 du dossier R-4058-2018 concernant le volet relatif aux études PMF est réputée faire partie du présent dossier;

DEMANDE à l'AQCIE-CIFQ de déposer, dans les meilleurs délais, le rapport de la firme Pacific Economics Group Research LLC, et les pièces jointes et **DEMANDE** à l'AQCIE-CIFQ et à la FCEI de préciser, au plus tard le 14 octobre 2021, s'ils prévoient retenir les services d'un expert sur l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec;

DEMANDE au Transporteur de l'informer de la date envisagée pour la tenue d'une séance de travail sur l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec au plus tard le 21 octobre 2021

ORDONNE au Transporteur de déposer un complément de preuve relatif au facteur de répartition des coûts prévu pour l'interconnexion Appalaches-Maine au plus tard le 27 octobre 2021;

DEMANDE au Transporteur de déposer le suivi administratif en suivi de la décision D-2019-087;

ORDONNE au Transporteur de déposer l'entente en suivi de la décision D-2021-089 dès que disponible et au plus tard le 29 novembre 2021;

DEMANDE au Transporteur de déposer les déclarations sous serment requises au soutien de la demande de traitement confidentiel de la pièce B-0013 dans les meilleurs délais;

FIXE l'échéancier relatif aux volets 1 et 2 du présent dossier, tel que prévu à la section 5 de la présente décision;

DEMANDE aux participants de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Nicolas Roy
Régisseur

Lise Duquette
Régisseur

Jocelin Dumas
Régisseur