

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2022-053

R-4167-2021

22 avril 2022

---

**PRÉSENTS :**

Nicolas Roy  
Jocelin Dumas  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision partielle sur le fond**

*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<sup>e</sup> Yves Fréchette.**

**Intervenants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)  
représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin;**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de  
l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)  
représenté par M<sup>e</sup> Sylvain Lanoix;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)  
représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;**

**Option consommateurs (OC)  
représentée par M<sup>e</sup> Eric McDevitt David;**

**Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)  
représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman.**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. DEMANDE.....</b>	<b>6</b>
<b>2. PERFORMANCE – RÉSULTATS ET PERSPECTIVES.....</b>	<b>8</b>
2.1 INDICATEUR DE PERFORMANCE – PERFORMANCE INTERNE .....	8
2.2 PERFORMANCE COMPARATIVE – BALISAGE .....	9
<b>3. EFFICIENCE.....</b>	<b>13</b>
3.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE LIÉS AU MTÉR .....	13
<b>4. MODIFICATIONS AUX CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES .....</b>	<b>16</b>
4.1 MODIFICATIONS AUX NORMES COMPTABLES.....	16
4.2 PRATIQUES COMPTABLES RÉGLEMENTAIRES .....	17
<b>5. POLITIQUE FINANCIÈRE ET COÛT DU CAPITAL .....</b>	<b>22</b>
<b>6. REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT 2021 ET 2022 .....</b>	<b>24</b>
6.1 FORMULE D'INDEXATION .....	27
6.2 COÛTS COUVERTS PAR LA FORMULE D'INDEXATION .....	27
6.3 FACTEURS D'INDEXATION (I, X ET S).....	28
6.4 FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS .....	42
6.5 FACTEURS Y.....	44
6.6 FACTEURS Z.....	50
6.7 COMPTES D'ÉCARTS ET DE REPORTS – PRÉ-MRI .....	53
6.8 CÉR - RENDEMENT À REMETTRE À LA CLIENTÈLE.....	53
6.9 COÛTS NON RÉCURRENTS.....	54
6.10 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION .....	54
6.11 CONCLUSION SUR LES REVENUS REQUIS 2021 ET 2022.....	80
6.12 FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL.....	82
<b>7. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT .....</b>	<b>85</b>
7.1 MÉTHODE DE PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....	85
7.2 ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT .....	93
7.3 INVESTISSEMENTS PAR CATÉGORIE À L'HORIZON 2031 .....	94
7.4 ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES .....	96
7.5 PERTES ET TAUX DE PERTES .....	97
<b>8. COMMERCIALISATION, BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>	<b>109</b>
8.1 MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ.....	109
8.2 RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE .....	110
8.3 BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT .....	110
8.4 COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT .....	112
8.5 ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR .....	114
<b>9. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE.....</b>	<b>121</b>
<b>10. TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT.....</b>	<b>122</b>
<b>11. CONTRIBUTION POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU .....</b>	<b>124</b>

---

11.1	ALLOCATION MAXIMALE .....	124
11.2	CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS.....	125
11.3	CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES PARCS ÉOLIENS.....	129
11.4	CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES CENTRALES PHOTOVOLTAÏQUES....	134
<b>12.</b>	<b>MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS.....</b>	<b>135</b>
<b>13.</b>	<b>DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL .....</b>	<b>136</b>
<b>DISPOSITIF</b>	<b>.....</b>	<b>143</b>

## 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*<sup>1</sup> (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 24 septembre 2021, la Régie rend sa décision procédurale D-2021-123<sup>2</sup> qui porte notamment sur le cadre d'examen et les demandes d'intervention. L'examen du dossier y est établi en deux volets. Ce traitement est précisé par les correspondances du 12 octobre 2021, du 2 novembre 2021, du 25 novembre 2021, du 21 janvier 2022 et du 10 février 2022<sup>3</sup>.

[3] Le 5 octobre 2021, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, OC, le RTIEÉ et la Régie déposent leurs demandes de renseignements (DDR). Une version rectifiée de la DDR du RTIEÉ est déposée le 8 octobre 2021. L'AQCIE-CIFQ dépose les DDR de son expert *Pacific Economics Group Research LLC* (PEG) le 14 octobre 2021.

[4] Le 26 octobre 2021, le Transporteur dépose ses réponses aux DDR de la Régie, de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE-CIFQ, de la FCEI, d'OC et du RTIEÉ. Les réponses aux DDR de PEG sont déposées le 27 octobre 2021.

[5] Le 29 octobre 2021, le Transporteur dépose certaines pièces révisées.

[6] Le 4 novembre 2021, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI<sup>4</sup>, OC et RTIEÉ déposent leur mémoire.

[7] Le 8 novembre 2021, PEG dépose ses commentaires écrits relatifs au rapport de *The Brattle Group* (Brattle).

---

<sup>1</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

<sup>2</sup> Décision [D-2021-123](#).

<sup>3</sup> Pièces [A-0012](#), [A-0014](#), [A-0025](#), [A-0064](#) et [A-0067](#).

<sup>4</sup> Le mémoire de la FCEI porte sur un sujet dont le traitement est prévu au volet 2 du présent dossier.

[8] Le 9 novembre 2021, la Régie rend sa décision D-2021-144<sup>5</sup> portant sur les contestations des réponses du Transporteur aux DDR.

[9] Le 11 novembre 2021, le Transporteur donne suite à la décision D-2021-144 et révisé la réponse à la question 16.3 d'OC qu'il dépose en version caviardée et sous pli confidentiel.

[10] Les 15 et 16 novembre 2021, OC, la Régie, le Transporteur et RTIEÉ adressent une DDR à l'AQCIE-CIFQ, notamment à l'attention de PEG. Les réponses sont déposées les 23 et 24 novembre 2021.

[11] Le 16 novembre 2021, la Régie adresse une DDR à OC, qui y répond le 23 novembre 2021.

[12] Les 16 et 30 novembre 2021 la Régie adresse respectivement ses DDR n° 2 et n° 3 au Transporteur, qui y répond respectivement les 23 novembre et 6 décembre 2021.

[13] Le 1<sup>er</sup> décembre 2021, le Transporteur dépose un complément de preuve de Brattle.

[14] Le 3 décembre 2021, OC transmet sa DDR n° 2, portant sur le complément de preuve de Brattle, et la Régie transmet sa DDR n° 4 au Transporteur.

[15] Cette même journée, le Transporteur dépose ses moyens préliminaires par lesquels il demande le rejet et la radiation de parties des mémoires d'OC et du RTIEÉ.

[16] Le 6 décembre 2021, OC dépose des questions d'audience relatives à la preuve confidentielle portant sur la planification du réseau de transport et le dépassement de coûts du projet de construction d'une ligne à 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay (le Projet Micoua-Saguenay).

---

<sup>5</sup> Décision [D-2021-144](#).

[17] Le 8 décembre 2021, le Transporteur dépose ses réponses à la DDR n° 2 d'OC et informe qu'il répondra à la DDR n° 4 de la Régie et aux questions confidentielles transmises par OC lors de l'audience, dans le cadre d'un huis clos.

[18] L'audience a lieu du 9 au 21 décembre 2021.

[19] Le 14 décembre 2021, le Transporteur dépose une demande interlocutoire pour des tarifs provisoires pour l'année 2022.

[20] Le 21 décembre 2021, la Régie rend sa décision D-2021-169<sup>6</sup> relative à la demande interlocutoire sur les tarifs provisoires pour l'année 2022.

[21] La présente décision porte sur les sujets dont le traitement a été prévu au volet 1 et sur la confidentialité de certains documents. Le régisseur M<sup>e</sup> Lise Duquette étant temporairement empêché d'agir, la présente décision est rendue par les deux autres régisseurs, conformément à l'article 17 de la Loi.

## 2. PERFORMANCE – RÉSULTATS ET PERSPECTIVES

### 2.1 INDICATEUR DE PERFORMANCE – PERFORMANCE INTERNE

[22] Le Transporteur présente l'analyse des indicateurs de performance généraux et les résultats pour la période de 2015 à 2020 dans cinq catégories, soit la satisfaction de la clientèle, la fiabilité du service, l'optimisation de l'exploitation, la responsabilité sociale et l'environnement et explique les principaux écarts pour 2020<sup>7</sup>.

[23] En 2019, la note globale du Transporteur pour l'indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution » est de 8,9 sur 10, soit une augmentation de 0,1 point par rapport à l'année précédente. Quant à l'indicateur « Satisfaction des clients point à point », la note globale se situe à 8,9 sur 10, soit au même niveau qu'en 2017 et 2018.

---

<sup>6</sup> Décision [D-2021-169](#).

<sup>7</sup> Pièce [B-0006](#), p. 5 à 7.



[24] En 2020, la note globale du Transporteur pour l'indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution » est de 9,1 sur 10, soit une augmentation de 0,2 point par rapport à l'année précédente. Quant à l'indicateur « Satisfaction des clients point à point », la note globale se situe à 9,0 sur 10, soit une augmentation de 0,1 point par rapport à l'année précédente.

[25] En matière de fiabilité du service, l'indice de continuité – Transport (IC-Transport brut) a augmenté à 0,68 heure/client en 2019 et à 0,84 heure/client en 2020 par rapport au niveau de 0,44 heure/client pour l'année 2018.

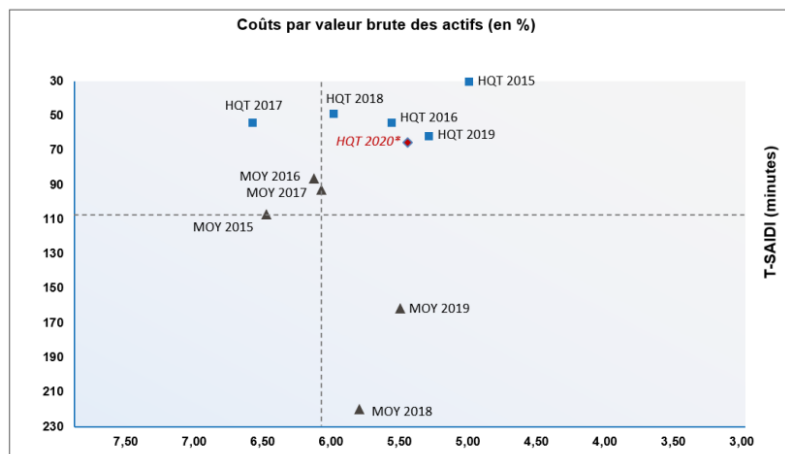
[26] L'indice de continuité – Transport (IC-Transport normalisé) s'établit quant à lui à 0,68 heure/client pour l'année 2019 et à 0,59 heure/client pour l'année 2020. Il s'agit d'une augmentation, comparativement à celui de l'année 2018, évalué à 0,44 heure/client.

## 2.2 PERFORMANCE COMPARATIVE – BALISAGE

[27] Le Transporteur participe aux travaux du « *Best Practice Transmission Committee Group* » mis en place par l'Association Canadienne de l'Électricité (ACÉ) qui identifie des indicateurs pouvant démontrer l'excellence des entreprises de services publics d'électricité et de meilleures pratiques de gestion.

[28] Il présente les résultats d'un indicateur global combinant les résultats de l'indicateur de « Coûts par valeur brute des actifs » et l'indicateur « T-SAIDI » de l'ACÉ relatif à la fiabilité de service. Le Transporteur présente la figure suivante en faisant observer que ses résultats pour 2019 et 2020 continuent à se situer parmi les moins élevés par rapport à la valeur des actifs avec de plus petites durées d'interruption de service par point de livraison. Il en conclut que sa performance reste supérieure à la moyenne des résultats des entreprises participantes.

FIGURE 1  
INDICATEUR COMPOSITE



Source : Pièce [B-0006](#), p. 10, figure 1.

[29] Le Transporteur participe également à un exercice de balisage de la firme « *First Quartile Consulting* » axé sur le marché du transport et de la distribution de l'électricité depuis 2006.

[30] Il constate une tendance à la hausse des dépenses pour ses lignes de transport<sup>8</sup> depuis 2015, alors que la tendance est à la baisse chez les autres participants au balisage. L'année 2019 s'inscrit dans cette tendance. Le Transporteur explique cette hausse par la mise en service (MES) de nouveaux équipements, en particulier la ligne Chamouchouane–Bout-de-l'Île en 2019, et les MES des lignes Montagnais–Romaine-4 et Romaine-3–Romaine-4 en 2017<sup>9</sup>.

[31] Le Transporteur constate une stabilité et une tendance positive des dépenses pour les postes<sup>10</sup> depuis 2015. L'année 2019 s'inscrit également dans cette tendance.

<sup>8</sup> Dépenses totales / Valeur de l'actif (%), pièce [B-0006](#), p. 13, figure 2.  
 Dépenses en investissement / Valeur de l'actif (%), pièce [B-0006](#), p. 14, figure 3.  
 Dépenses totales / mille de circuit (\$), pièce [B-0006](#), p. 14, figure 4.  
 Dépenses en investissement / mille de circuit, pièce [B-0006](#), p. 15, figure 5.

<sup>9</sup> Pièce [B-0049](#), R2.2, p. 7 et 8.

<sup>10</sup> Dépenses totales / Valeur de l'actif (%), pièce [B-0006](#), p. 16, figure 6.  
 Dépenses en investissement / Valeur de l'actif (%), pièce [B-0006](#), p. 16, figure 7.  
 Dépenses totales / MVA (\$), pièce [B-0006](#), p. 17, figure 8.  
 Dépenses en investissement / MVA (\$), pièce [B-0006](#), p. 17, figure 9.

[32] Le Transporteur a participé à un autre exercice de balisage de l'ACÉ en 2019. L'indicateur de « coût/valeur des immobilisations » est à la baisse depuis 2017 et le « coût total/MW à la pointe » n'a pas augmenté autant que pour les autres participants au balisage. Le Transporteur se compare avantageusement au reste de l'échantillon. L'évolution des coûts du Transporteur suit celles des autres compagnies participant à l'étude de balisage<sup>11</sup>.

[33] En matière de fiabilité en transport, la performance du Transporteur s'est légèrement détériorée en 2019. Toutefois, le Transporteur se compare toujours avantageusement au reste de l'échantillon<sup>12</sup>.

[34] L'AHQ-ARQ constate que les indicateurs de satisfaction de la clientèle montrent des résultats favorables en 2020. Les indicateurs de fiabilité du service suivants montrent une performance en 2020 supérieure à la moyenne des cinq dernières années :

- Le nombre de pannes et interruptions planifiées;
- L'indice de continuité (IC) opérationnel normalisé;
- La fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (T-SAIFI-SI);
- Le nombre d'indisponibilités forcées dues aux défaillances (les IFD).

[35] L'intervenant souligne que la durée moyenne des pannes et le nombre d'indisponibilités forcées indiquent une performance moindre du Transporteur en 2020 par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Ce dernier indicateur a atteint son plus haut niveau des cinq dernières années et l'analyse des causes ne sera déposée par le Transporteur que le 1<sup>er</sup> juin 2022.

[36] L'AHQ-ARQ recommande d'exiger du Transporteur qu'il fournisse systématiquement, dès le dépôt du dossier tarifaire, les explications sur les écarts significatifs entre le résultat de la dernière année et la moyenne des cinq dernières années de tous les indicateurs de performance généraux qu'il présente.

---

<sup>11</sup> Pièce [B-0006](#), p. 18 et 19, tableau 5, figures 10 et 11.

<sup>12</sup> Pièce [B-0006](#), p. 19 à 21, figures 12, 13 et 14.

[37] Le RTIEÉ recommande à la Régie de demander au Transporteur, lors de ses prochains dossiers tarifaires, d'inclure systématiquement dans sa preuve une description des raisons ou causes d'événements affectant à la baisse sa performance, ainsi qu'une description des correctifs apportés ou à venir.

### *Opinion de la Régie*

[38] La Régie constate que le Transporteur a globalement réussi à maintenir ou améliorer ses indicateurs de performance, particulièrement en matière de satisfaction de la clientèle, de responsabilité sociale et d'optimisation de l'exploitation. Elle fait le même constat pour ses indicateurs environnementaux.

[39] En matière de fiabilité du service, la Régie note que l'indicateur d'indisponibilités forcées (IF) est à son plus haut depuis les cinq dernières années, alors que l'indicateur d'IFD est à son plus bas depuis les cinq dernières années. À cet égard, elle note aussi que le Transporteur explique la baisse des IFD comme étant, à première vue, éphémère puisqu'occasionnée par la pandémie de COVID-19 (la Pandémie) et qu'elle procède toujours aux analyses pour expliquer la hausse des IF.

[40] En ce qui concerne les balisages présentés par le Transporteur, la Régie observe qu'ils tracent en général un portrait positif de sa performance par rapport aux autres participants.

[41] La Régie note la tendance à la hausse des dépenses pour les lignes de transport qui débute en 2015 et se poursuit en 2019. Une autre tendance, cette fois à la baisse, affecte les dépenses pour les postes depuis plusieurs années. Ces deux tendances sont à l'inverse de celles observées chez les autres participants au balisage. Elle note également les explications du Transporteur à cet égard, notamment que l'augmentation des dépenses pour les lignes découle de la mise en service de certaines lignes de transport d'envergure, comme les lignes Montagnais-Romaine-4, Romaine-3–Romaine-4 et la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Ile en 2019.

[42] Quoiqu'elle note ces tendances, la Régie ne retient pas les recommandations des intervenants visant à imposer au Transporteur de justifier systématiquement les écarts de performance dans les dossiers tarifaires. Ces indicateurs sont déposés dans le cadre du rapport annuel du Transporteur, permettant ainsi à la Régie de transmettre toutes questions jugées pertinentes en amont du dossier tarifaire. De plus, par leurs propres DDR, les

intervenants peuvent demander au Transporteur d'expliquer les écarts de performance qu'ils jugeront significatifs pour leur analyse.

### 3. EFFICIENCE

#### 3.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE LIÉS AU MTÉR

[43] Par sa décision D-2020-041<sup>13</sup>, la Régie a remplacé l'indicateur Impact-IFD par les indicateurs IFD-occurrence, durée, première contingence et perte de transit, aux fins des indicateurs de performance liés au MTÉR. Le Transporteur présente ses propositions sous le format des tableaux suivants.

TABLEAU 1  
INDICATEURS, CIBLES, PONDÉRATIONS ET SEUILS

INDICATEURS	Cible	Pondération	Seuil <sub>1</sub>		Seuil <sub>2</sub>	
			Valeur	%	Valeur	%
<b>FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE</b>						
1 Indice de continuité opérationnel	0,23	20,0 %	0,35	66 %	0,31	75 %
2 Nombre de pannes et interruptions planifiées	919	20,0 %	1178	78 %	1 120	82 %
<b>DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU</b>						
3 IFD - Occurrences (selon données 2015 à 2018)	1 846	3,0 %	2 030	91 %	1 972	94 %
4 Durée	484	3,0 %	580	83 %	542	89 %
5 Première contingence	77	3,0 %	100	77 %	86	89 %
6 Perte de transit	244	3,5 %	310	79 %	290	84 %
7 Traitement de la végétation	8,60	12,5 %	6,19	72 %	7,40	86 %
<b>SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT</b>						
8 Taux de fréquence des accidents	2,45	15,0 %	2,85	86 %	2,72	90 %
9 Déversements accidentels de moins de 4 000 l	41	2,5 %	64	64 %	58	71 %
10 Déversements accidentels de plus de 4 000 l	1	2,5 %	4	29 %	3	40 %
11 Taux de récupération des déversements	84	10,0 %	52	62 %	60	71 %
<b>SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE</b>						
12 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	7,90	2,5 %	6,95	88 %	7,19	91 %
13 Satisfaction des clients point à point	8,90	2,5 %	8,63	97 %	8,72	98 %

Source : Pièce [B-0006](#), p. 8, tableau 2.

<sup>13</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 48.

**TABLEAU 2**  
**ILLUSTRATIONS DU MÉCANISME À L'AIDE**  
**DES RÉSULTATS DES ANNÉES 2016 À 2020**

INDICATEURS	Pondération	2016	2017	2018	2019	2020
<b>FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE (40 %)</b>						
1 Indice de continuité opérationnel normalisé	20,0 %	10,00	4,88	10,00	0,00	10,00
2 Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
<b>DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (25 %)</b>						
3 IFD occurrence (selon données 2015-2018)	3,0 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
4 Durée des interruptions	3,0 %	5,00	10,00	10,00	0,00	10,00
5 Premières contingences	3,0 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
6 Pertes de transit	3,5 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
7 Traitement de la végétation	12,5 %	7,45	10,00	10,00	9,26	10,00
<b>SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT (30 %)</b>						
8 Taux de fréquence des accidents	15,0 %	0,00	10,00	0,00	10,00	10,00
9 Déversements accidentels de moins de 4 000 litres	2,5 %	10,00	5,00	10,00	0,00	10,00
10 Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	2,5 %	10,00	10,00	5,00	10,00	0,00
11 Taux de récupération des déversements	10,0 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
<b>SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (5 %)</b>						
12 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	2,5 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
13 Satisfaction des clients de point à point	2,5 %	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
14 <b>NOTE GLOBALE (%)</b>		<b>80,31</b>	<b>88,51</b>	<b>83,75</b>	<b>73,57</b>	<b>97,50</b>
15 <b>COMPENSATION GLOBALE (60%/90%)</b>		<b>80,3</b>	<b>88,5</b>	<b>83,8</b>	<b>73,6</b>	<b>97,5</b>

Source : Pièce [B-0006](#), p. 9, tableau 3.

[44] Par ailleurs, lors de sa réplique, le Transporteur précise :

*« L'abrogation de l'article 48.1 a retiré l'obligation pour le Transporteur d'être réglementé, par le biais d'un MRI. En l'absence d'un MRI, le MTÉR continuera de s'appliquer cependant et le Transporteur considère que sa liaison aux indicateurs devra être réévaluée puisque cette liaison avait été retenue dans le cadre de l'établissement d'un MRI »<sup>14</sup>.*

<sup>14</sup> Pièce [A-0061](#), p. 252.

[45] L’AHQ-ARQ constate que le nombre d’indisponibilités forcées dues aux défaillances peut varier après le calcul officiel des écarts de rendement. Elle recommande d’exiger du Transporteur un plan d’action pour corriger la méthode de calcul des IFD d’une année donnée afin d’obtenir une valeur définitive de cet indicateur dans son rapport annuel.

[46] L’AHQ-ARQ souligne que d’autres données n’apparaissant pas dans le tableau 1 de la pièce B-0006 sont requises pour le calcul du MTÉR. Il s’agit de la durée des interruptions, des premières contingences, des pertes de transit et du traitement de la végétation, informations qu’elle a obtenues en réponse à une DDR<sup>15</sup>. L’AHQ-ARQ recommande d’exiger, lors des prochaines causes tarifaires, que le Transporteur ajoute ces données au tableau 1 de la pièce Performance – Résultats et perspectives<sup>16</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[47] La Régie souligne l’importance d’une évaluation rigoureuse des indicateurs en fin d’année qui ont une incidence sur le MTÉR. **Lorsque le Transporteur fait une mise à jour des indicateurs ayant un impact sur le MTÉR et que celle-ci modifie les valeurs des indicateurs, la Régie lui demande de l’en aviser et de fournir une explication des écarts le plus rapidement possible et de la réitérer dans le cadre du dossier tarifaire.**

[48] **La Régie demande au Transporteur d’indiquer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, la date à laquelle il sera en mesure de fournir la donnée définitive sur le nombre d’occurrences d’IFD, tout en précisant ce qui constitue une donnée définitive, et sa capacité à la fournir.**

[49] **Par ailleurs, la Régie retient la recommandation de l’AHQ-ARQ et demande au Transporteur d’inclure sous la forme du tableau 1 de la pièce B-0006<sup>17</sup> la durée des interruptions, les premières contingences, les pertes de transit et le traitement de la végétation et de déposer ce tableau dans chacun des prochains dossiers tarifaires.**

[50] **Enfin, la Régie demande au Transporteur de préciser ses intentions, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, sur la liaison du MTÉR aux indicateurs de performance en l’absence d’un mécanisme de réglementation incitative (MRI).**

---

<sup>15</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 8.

<sup>16</sup> Pièce [B-0006](#), tableau 1, p. 6.

<sup>17</sup> Pièce [B-0006](#), tableau 1, p. 6.

#### 4. MODIFICATIONS AUX CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

[51] Le Transporteur présente une synthèse des principales conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues ou à reconnaître par la Régie, tout en fournissant les renvois aux décisions réglementaires ou aux pièces concernées<sup>18</sup>.

##### 4.1 MODIFICATIONS AUX NORMES COMPTABLES

[52] Le Transporteur indique que pour les exercices débutés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, des modifications apportées aux normes suivantes sont entrées en vigueur :

- a. ASC 321, Investments – Equity Securities;
- b. ASC 323, Investments – Equity Method and Joint Ventures;
- c. ASC 815, Derivatives and Hedging.

[53] Le Transporteur affirme, à la suite d'une analyse détaillée de chacune de ces normes, que ces modifications n'ont aucun impact sur ses états financiers. Il indique également que pour les exercices débutants à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, aucune modification aux normes n'entrera en vigueur.

---

<sup>18</sup> Pièce [B-0007](#).



## 4.2 PRATIQUES COMPTABLES RÉGLEMENTAIRES

### 4.2.1 TRAITEMENT RÉGLEMENTAIRE – INFONUAGIQUE

[54] Dans le cadre du dossier tarifaire 2020, le Transporteur indiquait qu'Hydro-Québec, dans ses états financiers à vocation générale, avait adopté de façon anticipée au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la norme ASU 134 2018-15, *Intangibles-Goodwill and Other-Internal-Use Software (Subtopic 350-40) : Customer's Accounting for Implementation Costs Incurred in a Cloud Computing Arrangement That Is a Service Contract* (ASU 134 2018-15)<sup>19</sup>.

[55] La norme ASU 134 2018-15 précise que lorsque des coûts liés à la mise en œuvre d'une entente d'hébergement infonuagique peuvent être capitalisés, ceux-ci sont comptabilisés au bilan à titre de charges reportées et amorties sur la durée du contrat.

[56] Le Transporteur indique qu'un montant de 0,6 M\$ a été comptabilisé au mois de décembre 2020 à titre d'actif, en conformité à la norme ASU 134 2018-15 et à la décision D-2018-158<sup>20</sup>. Le Transporteur demande l'inclusion dans sa base de tarification de cet actif ainsi que tout nouvel ajout à ce titre afin que les données réglementaires soient identiques aux données statutaires.

[57] En réponse à une DDR de la Régie<sup>21</sup>, le Transporteur précise les éléments suivants relatifs à sa demande :

- a. La durée du présent contrat relatif à l'entente d'hébergement infonuagique est de cinq ans;
- b. La demande présentée concerne l'entente comptabilisée en décembre 2020 ainsi que les ententes futures;
- c. Pour la présente entente ainsi que celles à venir, les coûts liés à la mise en œuvre d'une entente d'hébergement infonuagique sont amortis sur la durée du contrat conformément au paragraphe 350-40-35-13 de la norme ASU 134 2018-15.

---

<sup>19</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 52, par. 176.

<sup>20</sup> Dossier R-4018-2017, décision [D-2018-158](#), p. 21, par. 40.

<sup>21</sup> Pièce [B-0049](#), p. 11 et 12, R5.1 à R5.4.

### *Opinion de la Régie*

[58] La Régie note que le Transporteur appuie sa demande de traitement des coûts liés à la mise en œuvre d'une entente d'hébergement infonuagique sur la norme comptable ASU 134 2018-15 et la décision D-2018-158. La Régie reconnaît que ce traitement des coûts permet de comptabiliser les coûts de configuration et de personnalisation d'une manière qui exprime la réalité économique qui les sous-tend<sup>22</sup>.

[59] La Régie note qu'avec une période fixe d'amortissement de cinq ans, comme pour les actifs autorisés par la décision D-2018-158, la norme ASU 134 2018-15 n'est toutefois pas suivie à la lettre puisque cette dernière utilise une période d'amortissement qui varie exactement avec la durée du contrat. **La Régie estime que pour tout contrat d'hébergement infonuagique d'une durée maximale de cinq ans, il apparaît approprié d'accorder automatiquement le traitement comptable selon la norme ASU 134 2018-15 et ainsi respecter cette norme dans son intégralité, soit l'amortissement sur la durée du contrat.**

[60] **Considérant ce qui précède, la Régie approuve l'intégration à la base de tarification de la capitalisation, ainsi que de l'amortissement des coûts liés à la mise en œuvre de l'entente d'hébergement infonuagique sur la durée du présent contrat.**

[61] En réponse à une question de la Régie, le Transporteur mentionne qu'il ne voit pas d'enjeu à obtenir au préalable l'autorisation de la Régie pour des contrats dont la durée est supérieure à cinq ans, mais qu'il ne voit cependant pas la nécessité d'obtenir une telle autorisation si la valeur du contrat ne le justifie pas<sup>23</sup>.

[62] Bien que la Régie soit d'accord avec la position du Transporteur concernant les contrats pour lesquels la valeur représenterait un faible niveau de matérialité, elle juge aussi important que soit examiné l'impact de la rapidité de l'obsolescence technologique et des coûts échoués qui pourraient en résulter, particulièrement pour les contrats de longue durée.

[63] **Dans ce contexte, la Régie demande au Transporteur, pour les prochains dossiers tarifaires, d'inclure une liste de tous les contrats d'hébergement infonuagique**

---

<sup>22</sup> Dossier R-4018-2017, décision [D-2018-158](#), p. 21, par. 37.

<sup>23</sup> Pièce [A-0038](#), p. 227 à 230.

**connus dont la durée excède cinq ans. Le Transporteur devra également fournir les informations suivantes :**

- a. Une brève description du type d'hébergement faisant l'objet du contrat;**
- b. La durée du contrat;**
- c. Les coûts totaux liés à la mise en œuvre de l'entente d'hébergement infonuagique;**
- d. Le montant de la charge d'amortissement mensuel;**
- e. La date du premier mois d'amortissement.**

#### 4.2.2 TRAITEMENT COMPTABLE ET FINANCIER DES PRODUITS DES VENTES – FIBRES OPTIQUES

[64] Dans le cadre de la demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour disposer d'actifs du réseau de transport consistant en la vente de deux fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chute-Allard et de La Tuque ainsi que de six fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin<sup>24</sup>, le Transporteur proposait que le traitement comptable et financier des produits des ventes soit déterminé à l'occasion du premier dossier tarifaire qui suivra la date de leur réception. Dans sa décision D-2019-075<sup>25</sup>, la Régie prenait acte de l'intention du Transporteur.

[65] Le Transporteur indique avoir reçu les produits des ventes concernant les deux fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chute-Allard et de La Tuque au mois de décembre 2019<sup>26</sup>. Il présente le traitement comptable et les impacts financiers des produits des ventes. Le Transporteur mentionne cependant n'avoir toujours pas reçu les produits de la vente concernant le tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin<sup>27</sup>.

[66] En ce qui concerne le traitement comptable, le Transporteur mentionne les points suivants :

- Les transactions ne constituent pas une vente d'actif d'un point de vue comptable, ce qui obligerait le Transporteur à retirer les actifs du registre des immobilisations,

---

<sup>24</sup> Dossier R-4085-2019.

<sup>25</sup> Dossier R-4085-2019, décision [D-2019-075](#), p. 8, par. 24.

<sup>26</sup> Le prix de vente total est de 488 900 \$.

<sup>27</sup> Le prix de vente total est de 4 814 000 \$.

puisque le contrôle des biens n'est pas transféré. Il s'agit plutôt de contrats de services.

- Puisque le Transporteur encaisse les produits de ces contrats au début de l'entente, un compte de revenus reportés est comptabilisé au bilan lors de l'encaissement du produit.
- Ce compte est réduit périodiquement afin de constater les revenus s'y rapportant sur la durée de l'entente sous la rubrique « Produits - Clients à l'externe » de l'état des résultats statutaires<sup>28</sup>.

[67] Le Transporteur identifie les impacts financiers suivants en lien avec la réception du produit de la vente de Chute-Allard et de La Tuque :

- En premier lieu, sur la rubrique « Produits - Clients à l'externe » de l'état des résultats statutaires, la constatation des revenus selon la durée de l'entente :
  - 488 900 \$ ÷ 23 ans = 21 257 \$ par année;
- En second lieu, un impact de la rubrique « Facturation externe » sur les revenus requis<sup>29</sup> et sur les tarifs annuels de transport :
  - Aucun impact sur les revenus requis et tarifs de transport pour les années 2019 à 2022 puisque la rubrique « Facturation externe » est incluse à la Formule d'indexation;
  - La somme des revenus annuels de l'entente<sup>30</sup> sera prise en compte dans les revenus requis et les tarifs de transport lors de l'année de recalibrage de la Formule d'indexation.

[68] Compte tenu de ce qui précède, **la Régie accepte le traitement comptable proposé. Elle note également les impacts financiers relatifs à la vente des deux fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chute-Allard et de La Tuque.**

[69] **Pour ce qui est du tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin, la Régie rappelle au Transporteur qu'il devra proposer le traitement**

---

<sup>28</sup> Rapport annuel Régie 2020, [B-0004](#), HQT-2, document 1, p. 7, ligne 19.

<sup>29</sup> Rapport annuel Régie 2020, [B-0004](#), HQT-2, document 1, p. 7, ligne 48.

<sup>30</sup> Tenant compte des produits de disposition à recevoir pour l'entente Chamouchouane et Judith-Jasmin.

**comptable et financier des produits de ventes à l'occasion du premier dossier tarifaire qui suivra la date de leur réception, tel que requis par la décision D-2019-075<sup>31</sup>.**

#### 4.2.3 DEMANDE DE CRÉATION ET DE DISPOSITION D'UN COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS – CONTRIBUTION DU PRODUCTEUR – PROJET LA ROMAINE

[70] Le Transporteur demande la création d'un compte d'écart et de reports (CÉR) pour la portion relative au rendement des capitaux propres en lien avec le versement de la contribution d'Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur) dans le cadre du projet d'intégration au réseau de transport des centrales du complexe de la Romaine (Projet de la Romaine). Ce CÉR comptabiliserait les coûts projetés à compter du 1<sup>er</sup> août 2021 et la disposition est prévue dans les revenus requis de l'année témoin 2022.

**[71] Pour les raisons qui seront invoquées à la section 6.6.1, la Régie rejette la création du CÉR – Contribution du Producteur – Projet de la Romaine.**

#### 4.2.4 MÉCANISME RÈGLEMENTAIRE ADVENANT LE CAS OÙ LE TEST DE LA DURÉE DE VIE MOYENNE PONDÉRÉE DE L'ENSEMBLE DES IMMOBILISATIONS EXCÉDERAIT 50 ANS

[72] Dans sa décision D-2015-189<sup>32</sup>, la Régie demandait au Transporteur de déposer une proposition de mécanisme réglementaire qui serait applicable advenant le cas où le test de durée de vie utile moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations (incluant ou excluant les actifs incorporels) excéderait 50 ans.

[73] Dans sa décision D-2017-021<sup>33</sup>, la Régie accueillait la demande du Transporteur de reporter le dépôt d'un tel mécanisme réglementaire jusqu'au moment où la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations atteindrait un seuil se rapprochant de 50 ans. Dans l'intervalle, elle ordonnait au Transporteur de déposer une simulation des MES prévues sur un horizon de 10 ans, selon le format du tableau 17.1 de la pièce B-0050 du dossier R-3927-2015.

---

<sup>31</sup> Dossier R-4085-2019, décision [D-2019-075](#), p. 8, par. 24.

<sup>32</sup> Dossier R-3927-2015, décision [D-2015-189](#).

<sup>33</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 45, par. 166 et 167.

[74] Le Transporteur dépose, au présent dossier, la simulation demandée<sup>34</sup>. À cet égard, la Régie constate que la durée de vie moyenne pondérée des immobilisations diminue de 47 à 45 ans pendant la période de 2019 à 2031.

**[75] La Régie maintient donc, pour les prochains dossiers tarifaires du Transporteur, l'exigence contenue aux paragraphes 166 et 167 de sa décision D-2017-021.**

## 5. POLITIQUE FINANCIÈRE ET COÛT DU CAPITAL

[76] Le Transporteur présente la mise à jour des paramètres financiers servant au calcul du coût moyen pondéré du capital (CMPC) applicable à la base de tarification et du coût moyen pondéré du capital prospectif<sup>35</sup>.

[77] Pour les années tarifaires 2021 et 2022, le Transporteur demande à la Régie de :

- Maintenir sa structure du capital composée de 30 % de capitaux propres et de 70 % de dette, soit celle approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95<sup>36</sup>.
- Reconduire son taux de rendement des capitaux propres (TRCP) de 8,200 %, soit celui fixé par la Régie dans sa décision D-2014-034<sup>37</sup>. Cette demande est justifiée par plusieurs éléments, notamment de récentes décisions de la Régie relatives à Énergir et Gazifère<sup>38</sup>.

[78] Dans sa preuve initiale<sup>39</sup>, le Transporteur demande d'autoriser pour les années 2021 et 2022, respectivement :

- Un coût moyen de la dette de 5,442 % et de 4,926 %;

---

<sup>34</sup> Pièce [B-0007](#), p. 16.

<sup>35</sup> Pièce [B-0008](#).

<sup>36</sup> Dossier R-3401-98, décision [D-2002-95](#), p. 142.

<sup>37</sup> Dossier R-3842-2013, décision [D-2014-034](#), p. 62, par. 243.

<sup>38</sup> Pièce [B-0008](#), p. 6 et 7.

<sup>39</sup> Pièce [B-0008](#), p. 5, 6 et 8, tableaux 1, 2 et 4.

- Un CMPC de 6,269 % et de 5,908 %;
- Un coût moyen pondéré du capital prospectif de 4,515 % et de 4,742 %.

[79] Dans sa mise à jour de décembre 2021<sup>40</sup>, le Transporteur révisé ces taux pour l'année 2022 comme suit :

- Le coût moyen de la dette à 5,035 %;
- Le CMPC à 5,985 %;
- Le coût moyen pondéré du capital prospectif à 4,675 %.

[80] Selon la preuve initiale du Transporteur<sup>41</sup>, les taux d'intérêt moyens des obligations d'Hydro-Québec du mois d'avril 2021, utilisés pour rémunérer les soldes des CÉR pour les années 2021 et 2022, incluant les frais de garantie et d'émission, sont :

- Obligation de 3 ans : 1,203 % pour le taux applicable aux CÉR de 3 ans et moins;
- Obligation de 5 ans : 1,791 % pour le taux applicable aux CÉR de plus de 3 ans.

[81] Dans sa mise à jour de décembre 2021<sup>42</sup>, le Transporteur révisé ces taux pour l'année 2022 comme suit :

- Obligation de 3 ans : 1,651 % pour le taux applicable aux CÉR de 3 ans et moins;
- Obligation de 5 ans : 2,035 % pour le taux applicable aux CÉR de plus de 3 ans.

### *Opinion de la Régie*

[82] Considérant que les principaux paramètres influençant le TRCP et le contexte économique et financier ont peu changé depuis la décision D-2014-034, la Régie maintient le TRCP à 8,20 %. Elle maintient également la structure du capital du Transporteur qui est composée de 70 % de dette et de 30 % de capitaux propres.

---

<sup>40</sup> Pièce [B-0124](#), p. 5, 6 et 8, tableaux 1, 2 et 4.

<sup>41</sup> Pièce [B-0008](#), p. 7.

<sup>42</sup> Pièce [B-0124](#), p. 7.

[83] **En conséquence, la Régie autorise, pour les années 2021 et 2022 :**

- **Un taux de rendement des capitaux propres à 8,200 %;**
- **Une structure de capital qui est composée de 70 % de dette et de 30 % de capitaux propres.**

[84] **La Régie fixe les taux d'intérêt applicables aux soldes des CÉR de 3 ans et moins et ceux de plus de 3 ans, respectivement comme suit :**

- **De 1,203 % et de 1,791 % pour l'année 2021;**
- **De 1,651 % et de 2,035 % pour l'année 2022, conformément à la mise à jour de décembre 2021.**

[85] **Elle autorise pour les années 2021 et 2022 respectivement :**

- **Un coût moyen de la dette de 5,442 % et de 5,035 %;**
- **Un coût moyen pondéré du capital de 6,269 % et de 5,985 %;**
- **Un coût moyen pondéré du capital prospectif de 4,515 % et de 4,675 %.**

## 6. REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT 2021 ET 2022

[86] Selon le MRI établi par les décisions D-2018-001<sup>43</sup>, D-2019-060 et D-2019-060R<sup>44</sup>, les revenus requis du Transporteur pour 2021 et 2022 sont établis en partie en fonction de l'application de la Formule d'indexation et du Facteur de croissance (Facteur C) et en partie sur la base du coût de service, soit pour les Facteurs d'exclusion (Y) et exogène (Z) ainsi que les différents CÉR.

[87] L'année tarifaire 2022 étant la dernière année prévue pour le MRI de première génération établi par la décision D-2018-001, la Régie a demandé au Transporteur de faire

---

<sup>43</sup> Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#).

<sup>44</sup> Dossier R-4058-2018, décisions [D-2019-060](#) et [D-2019-060R](#).



état, dans le cadre de l'audience, de ses réflexions concernant la planification des travaux qui pourraient mener à l'établissement d'un MRI de deuxième génération<sup>45</sup>.

[88] En réponse, le Transporteur précise que le contexte est différent de celui entourant l'établissement du MRI de première génération, puisque l'abrogation de l'article 48.1 a retiré l'obligation pour le Transporteur d'être règlementé selon un MRI<sup>46</sup>.

[89] Le Transporteur considère nécessaire de réaliser un *post-mortem* sur les résultats de l'application du MRI actuel, notamment le sous-financement qu'il perçoit pour les charges incluses à la Formule d'indexation. Le *post-mortem*, qui devrait débuter au début de l'année 2023, couvrirait aussi l'aspect de l'allègement du processus de fixation des tarifs. Le Transporteur ne prévoit donc pas déposer une demande relative à un MRI de deuxième génération dans le prochain dossier tarifaire, qui serait établi en coût de service.

[90] L'AQCIE-CIFQ soumet que cette planification du Transporteur va à l'encontre de la philosophie et des objectifs visés par le MRI et ne serait pas dans l'intérêt des consommateurs. L'intervenant soumet que le Transporteur devrait être en mesure d'apporter des ajustements à son MRI et de préparer un dossier en conséquence pour l'année tarifaire 2023. Il recommande ainsi « *d'exiger du Transporteur qu'il soumette pour approbation, au soutien de sa demande tarifaire pour l'année deux mille vingt-trois (2023), un MRI de deuxième génération afin qu'il puisse entrer en vigueur dès cette année-là* »<sup>47</sup>.

[91] L'AQCIE-CIFQ ajoute que l'intention de la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité*<sup>48</sup> était de simplifier l'établissement des tarifs et que le MRI trouve toujours sa pertinence dans ce contexte, favorisant notamment l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service et une réduction potentielle des coûts qui bénéficie tant à la clientèle qu'au Transporteur.

[92] L'intervenant estime que le *post-mortem* prévu par le Transporteur est utile, mais est d'avis qu'attendre la fin de la période d'application du MRI actuel est tardif. Il rappelle que l'article 49 de la Loi prévoit que la Régie doit favoriser des mesures ou des mécanismes incitatifs lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif.

---

<sup>45</sup> Pièce [A-0032](#), p. 2.

<sup>46</sup> Pièces [A-0038](#), p. 137 à 139, et [A-0038](#), p. 215 à 217 et 226.

<sup>47</sup> Pièce [A-0052](#), p. 183 et 184.

<sup>48</sup> [Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité](#), L.Q. 2019, c. 27.

[93] En argumentation, l'AQCIE-CIFQ soumet qu'il faut éviter de revenir à la détermination des revenus requis en coût de service pour une période indéterminée<sup>49</sup>.

[94] La FCEI soumet que la Régie ne devrait pas décider dans le présent dossier du moyen pour fixer le revenu requis 2023 du Transporteur, que ce soit la poursuite du MRI ou le coût de service. Il soumet que cet enjeu devrait plutôt être traité par la formation au dossier tarifaire 2023. Questionné sur cette dernière proposition, considérant qu'une telle décision dans le prochain dossier tarifaire laisse peu de temps pour établir la preuve d'un dossier tarifaire, il soumet que le volet 2 du présent dossier serait plus approprié, avec un complément de preuve du Transporteur<sup>50</sup>.

[95] OC soumet que la proposition de MRI du Transporteur devrait être déposée lors de la demande tarifaire 2023<sup>51</sup>.

[96] La Régie souligne que les précisions sur l'état des réflexions du Transporteur concernant l'établissement d'un MRI de deuxième génération ont été demandées uniquement à des fins de planification des travaux. Dans ce contexte, la Régie ne juge pas opportun, au présent dossier, de déterminer le cadre d'examen du prochain dossier tarifaire, en lien avec ce sujet.

**[97] La Régie demande au Transporteur de déposer le calendrier de travail anticipé pour l'établissement d'un éventuel MRI de deuxième génération dans le cadre du prochain dossier tarifaire.**

**[98] La Régie demande également au Transporteur de déposer dans le cadre du rapport annuel 2022 les conclusions du *post-mortem* pour le MRI de première génération. Dans le cas où le *post-mortem* ne serait pas terminé, elle lui demande d'indiquer à quel moment ces conclusions pourraient être déposées.**

[99] Enfin, la Régie demande au Transporteur d'inclure dans son *post-mortem* une analyse et ses commentaires à l'égard de l'atteinte des objectifs poursuivis par ce premier MRI, soit l'amélioration continue de la performance et de la qualité de service, la réduction

---

<sup>49</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 13.

<sup>50</sup> Pièce [A-0055](#), p. 185.

<sup>51</sup> Pièce [A-0055](#), p. 200.

des coûts, profitable à la fois aux consommateurs et au Transporteur et l'allègement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du Transporteur.

## 6.1 FORMULE D'INDEXATION

[100] La Formule d'indexation est illustrée par l'expression suivante<sup>52</sup> :

$$[(RR_t - Y_t - Z_t) * (1 + I_t - (X + S))]$$

Où

RR	=	revenus requis (\$)
Y	=	exclusions (\$)
Z	=	éléments exogènes (\$)
I	=	inflation (%)
X	=	productivité (%)
S	=	dividende client (%)

## 6.2 COÛTS COUVERTS PAR LA FORMULE D'INDEXATION

[101] Les éléments de coûts couverts par la Formule d'indexation sont les charges nettes d'exploitation, taxes, frais corporatifs, achats d'électricité et de service de transport, autres revenus de facturation interne, facturation externe, intérêts liés au remboursement gouvernemental et autres avantages sociaux futurs, excluant les coûts traités en Facteur Y ou Z.

---

<sup>52</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060R](#), p. 5, par. 6.

[102] Le Transporteur calcule les montants à titre de coûts couverts par la Formule d'indexation<sup>53</sup> :

- 936,2 M\$ pour l'année 2021, considérant un Facteur I de 2,45 % et des Facteurs X de 0,57 % et S de 0,00 %, conformément à la décision D-2019-060<sup>54</sup>;
- 990,5 M\$ pour l'année 2022, considérant un Facteur I de 2,22 % et des Facteurs X de -3,38 % et S de 0,10 %, sur la base des recommandations de son expert Brattle<sup>55</sup>.

### 6.3 FACTEURS D'INDEXATION (I, X ET S)

[103] Les Facteurs d'indexation comprennent les Facteurs I, X et S.

#### 6.3.1 FACTEUR I

[104] Le Facteur I est un taux pondéré établi sur la base de deux indices: l'indice de rémunération hebdomadaire au Québec (EERH) qui s'applique à la catégorie des coûts « masse salariale » et l'indice des prix à la consommation (IPC) qui s'applique à la catégorie des coûts « autres coûts ». Ces deux indices sont respectivement pondérés à 35,44 % et à 64,56 %, conformément à la décision D-2020-041<sup>56</sup>.

[105] Pour les années tarifaires 2021 et 2022, le Transporteur propose un Facteur I de 2,45 % et de 2,22 % respectivement, correspondant à des coûts de 22,6 M\$ et 20,8 M\$ dans la Formule d'indexation<sup>57</sup>.

**[106] La Régie détermine à 2,45 % le Facteur I de l'année 2021 et à 2,22 % le Facteur I de l'année 2022.**

---

<sup>53</sup> Pièce [B-0039](#), p. 9 à 11, tableaux 2 à 5.

<sup>54</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 36, par. 152.

<sup>55</sup> Pièces [B-0002](#), p. 7, et [B-0004](#), p. 7.

<sup>56</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 65, par. 236.

<sup>57</sup> Pièce [B-0039](#), p. 10 et 11, tableaux 4 et 5.

### 6.3.2 FACTEURS X ET S

[107] Le Facteur X représente la tendance à long terme de la productivité d'une industrie de référence (facteur de productivité) et sert d'incitatif à la réalisation des gains d'efficience dans la gestion et le contrôle des coûts<sup>58</sup>. Il peut être déterminé par une étude de productivité multifactorielle (PMF), qui sert à mesurer la productivité d'un secteur d'activité en prenant en compte plusieurs intrants et extrants.

[108] Le Facteur S s'ajoute au Facteur X et sert à refléter la trajectoire de la productivité propre du Transporteur au-delà de la croissance de la productivité tendancielle. Il est généralement déterminé par la méthode du jugement, en se basant sur les résultats d'une étude économétrique de comparaison de coûts.

[109] Aux fins d'application dans la Formule d'indexation, le Transporteur utilise :

- pour l'année 2021, des Facteurs X de 0,57 % et S de 0,00 %, conformément à la décision D-2019-060<sup>59</sup>;
- pour l'année 2022, des Facteurs X de -3,38 % et S de 0,10 %, sur la base des recommandations de son expert Brattle<sup>60</sup>.

[110] Conformément aux décisions D-2018-001<sup>61</sup>, D-2019-047<sup>62</sup>, D-2020-028<sup>63</sup>, D-2020-061<sup>64</sup>, D-2021-102<sup>65</sup> et D-2021-123<sup>66</sup>, aux fins de l'établissement des Facteurs X et S, le Transporteur et l'AQCIE-CIFQ déposent les études PMF et économétriques de comparaison de coûts qui sont réalisées par leurs experts respectifs, soit Brattle<sup>67</sup> et PEG<sup>68</sup>. Les éléments importants qui en découlent sont les suivants :

---

<sup>58</sup> Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2020-028](#), p. 21.

<sup>59</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 36, par. 152.

<sup>60</sup> Pièces [B-0002](#), p. 7, [B-0004](#), p. 7, et [B-0049](#), p. 30 et 31, R10.1 et R10.3.

<sup>61</sup> Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 32, par. 111.

<sup>62</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 149.

<sup>63</sup> Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2020-028](#), p. 24 à 32, par. 92 à 128.

<sup>64</sup> Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2021-061](#), p. 9.

<sup>65</sup> Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2021-102](#), p. 8.

<sup>66</sup> Décision [D-2021-123](#), p. 12.

<sup>67</sup> Pièce [B-0012](#).

<sup>68</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#).

- Les deux experts ont employé des données provenant de la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC) (FERC Form 1).
- Les échantillons de Brattle et de PEG sont composés respectivement de 74 et 51 transporteurs d'électricité américains. Pour réaliser son étude économétrique, PEG a réduit son échantillon à 46 compagnies.
- Brattle et PEG ont choisi des périodes d'analyse allant de 1995 à 2019 et de 1996 à 2019 respectivement.
- Pour déterminer le Facteur X, les deux experts ont utilisé un indice de productivité mesurant la croissance d'extrants d'un transporteur par rapport à ses intrants. Ils ont eu recours à la méthode Törnqvist-Theil pour le calcul des indices pondérés de la croissance des extrants et des intrants.
- Pour le calcul du coût du capital, Brattle et PEG ont respectivement fait appel aux approches monétaires appelées « *One-Hoss Shay* » et « *Geometric Decay* ».
- Les deux experts ont retenu les variables suivantes pour le calcul des indices d'extrants multidimensionnels : Nombre de kilomètres (km) de lignes; la demande de pointe d'une année (« *peak demand* »); la demande de pointe la plus élevée au cours de la période d'analyse (« *ratcheted peak demand* »).
- Les poids relatifs de ces variables sont obtenus à l'aide des résultats des études économétriques.
- Dans leurs études économétriques, Brattle et PEG ont utilisé respectivement les méthodologies d'estimation appelées « *fixed effects* » et « *Pooled Ordinary Least Square* ».
- Pour faire l'analyse de comparaison des coûts, les deux experts ont comparé les coûts prévus par les modèles économétriques aux coûts réels du Transporteur.

[111] Les résultats principaux des études PMF de Brattle et PEG révèlent une tendance négative de la productivité de l'industrie du transport d'électricité américaine (l'Industrie américaine) pour les périodes allant de 1995 à 2019<sup>69</sup>. Cette tendance peut être attribuable à plusieurs facteurs, notamment<sup>70</sup> :

- La hausse des investissements dans les actifs de transport (CAPEX) et des charges nettes d'exploitation (CNE) en raison de l'ouverture à la concurrence des marchés de gros d'électricité;

---

<sup>69</sup> Pièces [B-0012](#), p. 51 à 53, et [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 95.

<sup>70</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 55, et [B-0049](#), p. 42 et 43, R.12.1.1.

- Les changements des règles de réglementation de la *North American Electric Reliability Corporation* (la NERC) visant à améliorer la fiabilité et la qualité de service des lignes de transport;
- Les politiques publiques fédérales et les directives de la FERC, notamment l'*Energy Policy Act* de l'année 2005, visant à favoriser les CAPEX.

[112] Brattle souligne que les études PMF déposées auprès de la Commission de l'énergie de l'Ontario (CEO) montrent également des croissances négatives à long terme de la productivité des transporteurs d'électricité. Il présente au tableau suivant un sommaire des résultats des études PMF réalisées pour les transporteurs d'électricité nord-américains.

TABLEAU 3  
ÉTUDES PMF RÉALISÉES POUR LES TRANSPORTEURS D'ÉLECTRICITÉ  
NORD-AMÉRICAINS

Study	Jurisdiction	Total Factor Productivity (TFP)	O&M (CNE) PFP	Period	Data
Brattle (2021) <sup>1</sup>	Régie	-1.04%	-3.38%	1995 - 2019	U.S. FERC Form 1
		-1.50%	-3.28%	2000 - 2019	
PEG (2021) <sup>2</sup>	Régie	-0.62%	-0.68%	1996 - 2019	U.S. FERC Form 1
		-1.32%	-1.20%	2000 - 2019	
Clearspring (2021) <sup>3</sup>	Ontario (OEB)	-1.66%	-2.26%	2000 - 2019	U.S. FERC Form 1
PSE (2018) <sup>4</sup>	Ontario (OEB)	-1.71%	-0.83%	2004 - 2016	U.S. FERC Form 1
PEG (2019) <sup>5</sup>	Ontario (OEB)	-0.34%	-0.53%	1996 - 2016	U.S. FERC Form 1

Source : Pièce [B-0113](#), p. 6, tableau 1.

Note : les notes inscrites à la première colonne du tableau sont omises.

[113] Pour la période allant de 1995 à 2019, sur la base des résultats de son étude PMF, Brattle recommande des Facteurs X de -3,38 % et de -1,04 % qui s'appliquent respectivement à la formule d'indexation incluant seulement les CNE et celle qui inclurait ces dernières et les CAPEX<sup>71</sup>.

<sup>71</sup> Pièces [B-0012](#), p. 76, et [B-0113](#), p. 19.

[114] De son côté, PEG recommande de choisir un Facteur X qui s'applique à la formule d'indexation incluant seulement les CNE, parmi les valeurs ci-après<sup>72</sup> :

- De -0,68 %, sur la base des résultats de son étude PMF;
- De -1,00 %, sur la base des résultats de son analyse de sensibilité utilisant ses hypothèses et l'échantillon de Brattle;
- De 0,00 %, soit le Facteur X retenu par la CEO;
- De 0,57 %, soit le Facteur X fixé par la Régie dans sa décision D-2019-060;
- De 0,80 %, sur la base de la tendance de productivité des CNE des transporteurs d'électricité australiens durant la période de 2006 à 2020.

[115] En ce qui concerne la formule d'indexation qui inclurait les CNE et les CAPEX, PEG recommande de considérer un Facteur X parmi les valeurs suivantes :

- De -0,62 %, sur la base des résultats de son étude PMF;
- De 0,00 %, soit le Facteur X retenu par la CEO;
- De 0,09 %, sur la base des résultats de son analyse de sensibilité utilisant ses hypothèses et l'échantillon de Brattle.

[116] Pour ce qui est des résultats d'analyses de comparaison de coûts, les experts en arrivent à des conclusions divergentes. Comparativement à l'Industrie américaine, Brattle conclut que le Transporteur a une efficacité de coûts médiane<sup>73</sup>, alors que PEG considère que le Transporteur est un mauvais performant en matière de coûts, notamment en regard des CNE<sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 95 et 96, [C-AQCIE-CIFQ-0050](#), p. 31 à 36, et [C-AQCIE-CIFQ-0072](#), p. 29 et 30.

<sup>73</sup> Pièce [B-0113](#), p. 25.

<sup>74</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 93 et 94.



[117] Selon PEG, les résultats montrant une mauvaise performance du Transporteur à l'examen des CNE peuvent s'expliquer par plusieurs éléments, notamment :

- Le modèle économétrique CNE n'a pas de pouvoir explicatif élevé;
- Les difficultés rencontrées pour développer des variables mesurant les grands défis d'exploitation des postes du Transporteur;
- Le Transporteur a adopté un modèle de gestion des actifs qui requiert des CNE élevées pour prolonger l'âge des actifs;
- Le Transporteur s'est probablement vu attribuer une part anormalement élevée des coûts généraux d'Hydro-Québec;
- Les CNE du Transporteur ne peuvent être comparées à celles des entreprises américaines<sup>75</sup>.

[118] Sur la base des résultats de leurs études économétriques et de la méthode du jugement, considérant les diverses valeurs de facteur S retenues par les régulateurs d'énergie nord-américains, les deux experts recommandent un Facteur S positif, bien qu'à des valeurs différentes, pour le MRI actuel du Transporteur et celui qui inclurait les CNE et les CAPEX dans la Formule d'indexation.

[119] Ainsi, Brattle recommande un Facteur S oscillant entre 0,10 % et 0,30 %<sup>76</sup>. PEG recommande en plus d'un Facteur S de base évalué à 0,60 %, un facteur additionnel oscillant entre 0,10 % et 0,30 % pour tenir compte des faibles incitatifs d'efficacité de l'Industrie américaine durant les années de 1996 à 2019<sup>77</sup>.

[120] Brattle dépose au tableau suivant les diverses valeurs de facteur S retenues récemment par les régulateurs d'énergie nord-américains.

---

<sup>75</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 94.

<sup>76</sup> Pièces [B-0012](#), p. 76 et 77, et [B-0113](#), p. 28.

<sup>77</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 96 et [C-AQCIE-CIFQ-0072](#), p. 32.

**TABLEAU 4**  
**VALEURS DE FACTEUR S AUTORISÉES RÉCEMMENT EN AMÉRIQUE DU NORD**

Jurisdiction	Stretch Factor	Methodology
Ontario (Hydro One Sault Ste. Marie, electricity transmission, 2019 – 2026) <sup>1</sup>	0.30%	Total cost benchmarking and judgement
Alberta (electricity and natural gas distribution, first generation plan, 2012-2017) <sup>2</sup>	0.20%	Judgement
British Columbia (Fortis BC Inc. (FBC) electricity distribution/transmission, Fortis BC Energy Inc. (FEI) natural gas, 2014-2018) <sup>3</sup>	FBC (0.10%)	Total cost benchmarking and judgement
	FEI (0.20%)	
Massachusetts (NSTAR, electricity distribution 2018-2023) <sup>4</sup>	0.25% when inflation exceeds two percent	Judgement
<b>Range</b>	<b>0.10% - 0.30%</b>	

Source : Pièce [B-0113](#), p. 27, tableau 11.

Note : les notes inscrites à la première colonne du tableau sont omises.

[121] Pour le MRI de l'année 2022, l'AHQ-ARQ<sup>78</sup>, l'AQCIE-CIFQ<sup>79</sup>, la FCEI<sup>80</sup> et OC<sup>81</sup> s'opposent à la proposition du Transporteur de retenir un Facteur X négatif résultant de l'étude PMF de son expert. Ils recommandent plutôt le maintien du Facteur X de 0,57 % retenu par la Régie dans sa décision D-2019-060<sup>82</sup>.

[122] L'AHQ-ARQ précise que ce facteur est valable pour les quatre années du premier MRI du Transporteur, malgré que la Régie évoquait dans sa décision D-2018-001 une application possible des résultats de l'étude PMF pour l'année 2022<sup>83</sup>.

[123] L'AQCIE-CIFQ mentionne que, contrairement à la tendance négative de la productivité de l'Industrie américaine résultant des études PMF de Brattle et de PEG, les résultats de son étude sommaire évalués à partir des données du Transporteur révèlent, pour

<sup>78</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 16 et 45.

<sup>79</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 12.

<sup>80</sup> Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 3.

<sup>81</sup> Pièce [A-0052](#), p. 34.

<sup>82</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 36 et 110.

<sup>83</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 15.

la période de 2009 à 2019, des taux de productivité positifs. Ainsi, il estime que les résultats obtenus à partir des données américaines doivent être utilisés avec réserve<sup>84</sup>.

[124] L'AQCIE-CIFQ soumet que la Régie doit envisager d'autres choix que celui de retenir un facteur de productivité calqué sur le marché américain. Il précise que le Transporteur peut faire mieux que l'Industrie américaine et que les consommateurs peuvent s'attendre à ce qu'il soit assujéti à des standards de productivité qui lui sont appropriés<sup>85</sup>.

[125] Par ailleurs, selon l'AQCIE-CIFQ et la FCEI, l'étude PMF de PEG a une force probante supérieure à celle de Brattle pour plusieurs raisons, notamment la meilleure qualité de l'échantillon de PEG et, contrairement à Brattle, l'exclusion de certaines rubriques de dépenses problématiques de son étude PMF<sup>86</sup>.

[126] Le RTIÉÉ recommande d'ajuster le Facteur X résultant de l'étude de Brattle à -2,31 %, soit un taux qui se situerait entre les taux proposés par Brattle et PEG<sup>87</sup>, considérant ses recommandations ci-après présentées.

1. Retenir une période d'analyse de 15 années;
2. Exclure ou tenter de corriger les données impossibles ou improbables de l'échantillon;
3. Retenir 50 % des CNE relatifs à la catégorie des coûts « transport par d'autres »;
4. Soustraire de l'échantillon les transporteurs de moins de 5000 MW;
5. Garder le coût élevé en 2019 de l'entreprise « *Pacific Gas and Electric* »;
6. Exclure un Facteur S positif en 2022;
7. Examiner la possibilité de retenir un Facteur S négatif.

[127] En ce qui concerne le Facteur S, tous les intervenants recommandent, pour l'année 2022, un dividende client différent de celui proposé par le Transporteur.

---

<sup>84</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 17 à 21.

<sup>85</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 12.

<sup>86</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 8 à 10, et [C-FCEI-0013](#), p. 3.

<sup>87</sup> Pièces [C-RTIÉÉ-0017](#), p. 7, et [C-RTIÉÉ-0036](#), p. iii et iv.

[128] L'AHQ-ARQ<sup>88</sup> et OC<sup>89</sup> recommandent le maintien du Facteur S de 0,00 % retenu par la Régie dans sa décision D-2019-060.

[129] Le RTIEÉ recommande de ne pas retenir un Facteur S positif et d'examiner la possibilité d'établir un facteur négatif afin de protéger la qualité de service élevée souhaitée par le Transporteur<sup>90</sup>.

[130] Considérant les éléments ci-après, l'AQCIE-CIFQ recommande un Facteur S de 0,60 %<sup>91</sup> et la FCEI appuie cette recommandation.

- PEG recommande un Facteur S d'au moins 0,60 %;
- Brattle recommande des valeurs oscillant entre 0,10 % et 0,30 %;
- Les explications fournies par le Transporteur pour justifier un Facteur S de 0,10 % ne sont pas applicables à son MRI, puisque la Formule d'indexation inclut seulement les CNE;
- Les innovations et les initiatives prévues par le Transporteur visant à améliorer son efficacité démontrent un potentiel d'amélioration de sa productivité dans ses CNE;
- La détermination du Facteur S doit faire appel au jugement des régisseurs.

[131] L'AQCIE-CIFQ précise que, si la Régie retenait sa recommandation d'un Facteur X de 0,57 %, il ne serait pas nécessaire de retenir un facteur additionnel qui se situe entre 0,10 % et 0,30 %, visant à tenir compte des faibles incitatifs de la productivité des transporteurs américains<sup>92</sup>.

---

<sup>88</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 16 et 45.

<sup>89</sup> Pièce [A-0052](#), p. 34.

<sup>90</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0036](#), p. iv.

<sup>91</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 22 à 24, et [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 12 et 13.

<sup>92</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 24, et [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 12.

### *Opinion de la Régie*

[132] La Régie reconnaît que les études PMF sont relativement récentes dans le secteur du transport d'électricité. Elle note que les résultats principaux des études PMF de Brattle et de PEG s'alignent avec ceux des études réalisées récemment dans d'autres juridictions, notamment en Ontario, qui montrent une tendance négative à long terme de la productivité des transporteurs d'électricité américains.

[133] La Régie constate tout de même que les résultats des études PMF des experts Brattle et PEG divergent en fonction de divers aspects, particulièrement :

- La composition de l'échantillon;
- Le choix de la période d'analyse;
- Les hypothèses retenues pour les différents calculs;
- La méthodologie utilisée pour la spécification du coût du capital;
- Le choix des intrants et des extrants;
- L'inclusion ou l'exclusion de certains comptes de dépenses du FERC Form 1;
- La prise en compte des changements structurels survenus durant les différentes périodes.

[134] Dans sa décision D-2020-028, la Régie a réitéré la possibilité que le Facteur X soit ajusté selon les résultats d'une étude PMF pour mieux le calibrer selon une évaluation plus objective et factuelle, sans toutefois s'attendre à ce que la valeur obtenue soit exacte<sup>93</sup>. Cependant, elle juge que la tendance de productivité d'une industrie résultant d'une étude PMF ne doit pas être systématiquement appliquée au MRI du Transporteur.

[135] Dans son présent exercice d'appréciation, la Régie examine la pertinence d'appliquer les résultats de l'analyse de la productivité de l'Industrie américaine durant les années 1995 à 2019 au MRI du Transporteur, et plus particulièrement, à l'année 2022 du MRI de première génération. À cet égard, elle se demande si le contexte et les défis auxquels ont fait face l'Industrie américaine durant cette période lui permettent de comparer la trajectoire de productivité de cette dernière à celle du Transporteur, ainsi que d'évaluer

---

<sup>93</sup> Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2020-028](#), p. 20, par. 72. Voir également au dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 44.

la productivité du Transporteur pour l'année tarifaire 2022 du MRI de première génération et ultérieurement.

[136] Notons que PEG s'interrogeait également à ce sujet. Dans son rapport, ce dernier notait : « (...) *we lack the evidence at this time to conclude that the unusually negative PMF growth of U.S. transmitters will be applicable to HQT in the five years of any succeeding MRI* »<sup>94</sup>. En réponse à une DDR, ce dernier notait :

*« The biggest challenge in choosing appropriate X factors for HQT is not PEG vs. Brattle but rather determining whether the negative productivity growth that U.S. transmitters have achieved in recent years is applicable to HQT »*<sup>95</sup>.

[137] À la lumière de son examen de la preuve déposée au présent dossier, la Régie constate que cette tendance négative découle d'une croissance des intrants plus importante que celle, modérée, des extrants.

[138] Plus particulièrement, en ce qui concerne les extrants, soit la demande de pointe et le nombre de km de lignes, la croissance a modérément ralenti pendant toute la période étudiée. Malgré l'ouverture des marchés de gros sur le marché américain ordonnée par la FERC, ayant pour effet d'augmenter l'offre de sources de production d'électricité, notamment les sources renouvelables, qui ont entraîné une augmentation du nombre de km de lignes, la croissance de la demande de pointe a considérablement décliné pendant cette même période. Selon Brattle, pour la plus récente période de l'étude, ce déclin est probablement associé en partie à l'augmentation de l'efficacité énergétique de toutes les catégories de consommateurs et à la réduction de la consommation d'électricité par client.

[139] En ce qui concerne la croissance des intrants, durant la période étudiée, la même décision d'ouverture des marchés de gros de la FERC, nécessitant l'ajout de lignes pour connecter au réseau les diverses et les nouvelles sources de production, notamment les sources renouvelables, a contribué à la hausse des investissements dans les actifs de transport d'électricité et des CNE.

[140] La Régie note de la preuve fournie par les experts<sup>96</sup> que l'ouverture des marchés de gros américains à la production d'énergie, dont l'énergie renouvelable, dictée par la FERC,

---

<sup>94</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 95.

<sup>95</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0068](#), p. 5.

<sup>96</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 55, et [B-0049](#), p. 42 et 43, réponse 12.1.1.

a eu pour effet de requérir de nouveaux km de lignes de transmission et d'augmenter les coûts des investissements, sans que cette hausse ait été nécessitée par la demande en électricité, puisque la croissance de cette dernière a été freinée, notamment en raison de l'avancée de l'efficacité énergétique. À cet égard, Brattle notait : « *some of the transmission investment related to connect renewable generation was not driven by peak demand, but rather other reasons, especially public policy reasons* »<sup>97</sup>.

[141] La Régie comprend également que le cadre réglementaire mis en place par la FERC et les politiques fédérales ont requis des transporteurs américains davantage d'intégration, d'interconnexions et d'échanges entre eux et cela a probablement entraîné une augmentation des coûts d'investissements.

[142] Enfin, il faut noter que la hausse des intrants est possiblement attribuable d'une part, au changement du cadre réglementaire de la NERC visant à améliorer la fiabilité et la qualité de service des réseaux de transport américains et, d'autre part, à l'implantation du « *Energy Policy Act* » en 2005 par la FERC ayant pour objectif de donner des incitatifs spéciaux pour les investissements dans les actifs de transport.

[143] La Régie retient que plusieurs des motifs sous-tendant la hausse plus rapide des intrants par rapport aux extrants dans les études de productivité découlent de politique publique ou de réglementation applicables aux transporteurs américains.

[144] Devant ce constat, la Régie estime que les défis et circonstances rencontrés par l'Industrie américaine durant la période de 1995 à 2019 diffèrent de ceux du Transporteur. Elle est d'avis que le Transporteur opère dans des contextes économique et réglementaire différents de ceux de l'Industrie américaine et qu'il fait face à des défis qui lui sont propres, tels que la configuration de son réseau, la croissance des marchés, les conditions climatiques et les caractéristiques géographiques.

---

<sup>97</sup> Pièce [B-0049](#), p. 42 et 43.

[145] La Régie rappelle que son rôle est de déterminer la valeur du Facteur X qui permet d'instaurer un mécanisme incitatif reflétant les gains d'efficacité du Transporteur pour en faire bénéficier les consommateurs en amont, soit dès l'établissement des revenus requis et sans devoir recourir *a posteriori* à un traitement des écarts de rendement<sup>98</sup>.

[146] Par ailleurs, tel que constaté dans sa décision D-2018-067<sup>99</sup>, la Régie note qu'hormis l'État du Massachusetts, aucun régulateur n'a approuvé une valeur négative au Facteur X.

[147] Récemment, dans sa décision EB-2019-0082 d'avril 2020, la CEO n'a pas autorisé, pour les années 2020 à 2022 du MRI d'*Hydro-One Transmission Networks*, un facteur de productivité négatif résultant d'une étude PMF. Elle a plutôt déterminé ce facteur sur la base de son jugement, notamment en raison des changements structurels dans l'industrie américaine du transport d'électricité. Elle indiquait notamment ce qui suit :

*« The OEB is setting the X factor at 0.3%. This is a combination of the base productivity and overall stretch factor.*

[...]

*The OEB is therefore left with competing expert reports and differing opinions on the results of the TFP analysis. There were numerous submissions from parties on improvements that could be made to both reports. With TFP analysis and total cost benchmarking for transmission still maturing, and evidence of structural changes in the U.S. transmission industry, the OEB concludes that it cannot rely on either report as a good estimate of TFP trends for the 2020 to 2022 term »<sup>100</sup>.*

[nous soulignons]

[148] Compte tenu de ce qui précède, la Régie ne retient pas la demande du Transporteur de considérer un Facteur X négatif de 3,38 % résultant de l'étude PMF de son expert.

[149] La Régie souscrit aux réserves exprimées par PEG quant à l'applicabilité des résultats de l'étude PMF au MRI du Transporteur, notamment en raison des changements structurels dans l'Industrie américaine<sup>101</sup> et conclut, tout comme la CEO, qu'elle ne peut

---

<sup>98</sup> Dossier R-4058-2018 Phase 2, décision [D-2020-028](#), p. 21, par. 76.

<sup>99</sup> Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 42, par. 152.

<sup>100</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 102, décision [EB-2019-0082](#), p. 32 et 33.

<sup>101</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 95, [C-AQCIE-CIFQ-0066](#), p. 2 et 3, R1.1 à R1.3, et [A-0050](#), p. 154.



s'appuyer sur aucun des deux rapports de productivité pour déterminer le Facteur X du Transporteur.

[150] Dans ce cadre, PEG propose de considérer la possibilité de continuer avec le Facteur X de 0,57 % retenu dans la décision D-2019-060<sup>102</sup>.

[151] Dans ce contexte, la Régie ne juge pas requis d'ajuster le Facteur X retenu dans sa décision D-2019-060, selon les résultats des études PMF réalisées par les experts Brattle et PEG. En conséquence, elle retient les recommandations de l'AQCIE-CIFQ, l'AHQ-ARQ, d'OC et de la FCEI favorisant le maintien du Facteur X de 0,57 % pour l'année 2022 du MRI du Transporteur.

**[152] Ainsi, la Régie maintient le Facteur X de 0,57 % pour l'année 2022 du MRI du Transporteur.**

[153] Concernant le Facteur S, la Régie note que Brattle et PEG recommandent de considérer des valeurs supérieures à zéro, sur la base des résultats de leurs études économétriques et de la méthode du jugement.

[154] La Régie remarque que les deux experts sont arrivés à des conclusions divergentes. Brattle conclut que, comparativement à l'Industrie américaine, le Transporteur a une efficacité de coût médiane, alors que PEG considère qu'il est un mauvais performant en matière de coûts, notamment en regard des CNE. Elle note que cette divergence découle principalement des éléments suivants :

- La composition de l'échantillon;
- La méthode d'estimation des modèles économétriques;
- L'inclusion ou l'exclusion de certains comptes de dépenses du FERC Form 1.

[155] La Régie observe toutefois que plusieurs préoccupations ont été soulevées par les experts sur les études économétriques de chacun, notamment sur les enjeux liés aux biais d'estimation et à la précision des résultats.

---

<sup>102</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0072](#), p. 29.

[156] La Régie rappelle que le dividende client vise à déterminer l'effort d'efficience supplémentaire exigible du Transporteur afin d'amener sa productivité à un niveau comparable à celle des autres transporteurs d'électricité.

[157] Dans son appréciation du Facteur S à retenir dans la Formule d'indexation, la Régie doit tenir compte du Facteur X choisi. La Régie n'estime pas requis d'attribuer au Facteur S une valeur supérieure à zéro, en sus du Facteur X de 0,57 %, puisqu'elle juge que ce dernier est suffisant.

[158] Pour ces motifs, elle ne retient pas la demande du Transporteur de considérer, dans la Formule d'indexation de l'année 2022, un Facteur S de 0,10 % basé sur la recommandation de son expert Brattle.

[159] En conséquence, la Régie retient les recommandations de l'AHQ-ARQ et d'OC favorisant le maintien, pour l'année 2022 du MRI du Transporteur, du Facteur S de 0,00 % retenu dans sa décision D-2019-060.

**[160] La Régie détermine donc la valeur du Facteur S à 0,00 % pour l'année 2022 du MRI du Transporteur.**

**[161] Compte tenu de ce qui précède, la Régie détermine pour les années 2021 et 2022 des montants de 936,2 M\$ et de 954,3 M\$ respectivement, à titre de coûts couverts par la Formule d'indexation.**

#### **6.4 FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS**

[162] Le Transporteur rappelle que le Facteur C est basé sur la valeur des MES de projets d'investissement des catégories croissance des besoins de la clientèle et maintien et amélioration de la qualité du service, ainsi que sur la valeur actualisée des charges d'entretien et d'exploitation occasionnées par ces ajouts, évaluée à 19 % des coûts totaux de l'investissement sur 20 ans, tel que prévu à l'Appendice J des Tarifs et conditions.

[163] Il présente son évaluation du Facteur C pour 2021 et 2022 de la manière suivante, conformément à la décision D-2020-041<sup>103</sup>, tenant compte de la mise à jour de l'année 2020 selon les MES réelles.

**TABLEAU 5**  
**FACTEUR C POUR 2020 À 2022 (M\$)**

	2020		2021	2022
	D-2020-041 <sup>1</sup>	Réel	Année de base	Année témoin
1 <b>MES des projets en croissance nettes des contributions reçues ou payées<sup>2</sup></b>	233,0	256,5	108,3	(1 605,0)
2 <b>Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation</b>	13,4	(1,5)	(2,4)	1 936,8
3 <i>Agrégation charges-ressources annuelle du Distributeur</i>				965,4
4 <i>Raccordement des centrales du complexe la Romaine du Producteur</i>				965,9
5 <i>Projet de raccordement des clients du Distributeur</i>	14,2	1,0		1,9
6 <i>Autres</i>	(0,8)	(2,5)	(2,4)	3,6
7 <b>Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation</b>	(9,4)	(3,0)	(7,6)	-
8 <i>Intégration des projets cogénération biomasse PAÉ 2011-01</i>	(9,4)	(3,4)	(0,7)	
9 <i>Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02 (3e)</i>			(7,0)	
10 <i>Autres</i>		0,4	0,1	
11 <b>MES des projets en croissance excluant les contributions reçues ou payées<sup>(1+2+7)</sup></b>	237,0	252,0	98,3	331,8
12 <b>MES des projets en maintien et amélioration de la qualité du service<sup>3</sup></b>	24,5	21,2	85,5	6,0
13 <i>Poste Chénier - Remplacement équipements</i>	10,3		8,2	3,8
14 <i>Reconstruction lignes à 120 kV à Gatineau</i>	7,1	2,6	0,8	
15 <i>Ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île</i>	6,3	15,4	0,2	0,1
16 <i>Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs</i>	0,5	0,4	1,5	
17 <i>Poste Judith-Jasmin</i>	0,3	2,4	0,9	
18 <i>Ligne Micoua - Saguenay</i>			73,1	1,5
19 <i>Autres</i>		0,4	0,8	0,6
20 <b>MES TOTALES<sup>(11+12)</sup></b>	261,5	273,2	183,8	337,8
21 Charges d'entretien et d'exploitation en % des MES <sup>4</sup>	1,475%	1,475%	1,463%	1,491%
22 <b>Facteur de croissance des activités<sup>(20 X 21)</sup></b>	3,9	4,0	2,7	5,0

<sup>1</sup> D-2020-041, par. 251.

<sup>2</sup> Mises en service apparaissant au tableau 6 de la pièce HQT-6, Document 1.

<sup>3</sup> Selon une autorisation spécifique en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

<sup>4</sup> 2020 autorisé: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 4,616%.

2020 réel: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 4,616%.

2021: coût moyen pondéré du capital prospectif à 4,515%, HQT-4, Document 1, tableau 4.

2022: coût moyen pondéré du capital prospectif à 4,742%, HQT-4, Document 1, tableau 4.

Source : Pièce [B-0039](#), tableau 6, p. 12.

[164] Dans sa demande du 14 décembre 2021<sup>104</sup>, le Transporteur précise qu'il a recalculé le Facteur C en fonction de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital prospectif et que le résultat demeure à 5,0 M\$ pour l'année 2022.

<sup>103</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 71, par. 251.

<sup>104</sup> Pièce [B-0125](#), p. 4.

[165] La Régie constate que le calcul du Facteur C fourni par le Transporteur est conforme à la méthodologie établie par les décisions D-2018-001<sup>105</sup> et D-2020-041<sup>106</sup>.

[166] Dans cette dernière décision, la Régie mentionnait notamment que dans le cadre des prochains dossiers tarifaires, advenant des modifications importantes en lien avec les MES projetées incluses dans le calcul du Facteur C, elle pourrait demander au Transporteur une mise à jour du Facteur C à la suite de la décision sur le fond.

**[167] La Régie demande ainsi au Transporteur de mettre à jour, au plus tard le 6 mai 2022 à 12 h, le calcul du Facteur C en considérant la comptabilisation en décembre 2021 du solde cumulatif des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale (le Solde cumulatif charges-ressources) (section 8.5), le rejet de la MES demandée pour le Projet Appalaches en 2022 (section 6.10.2) et de l'absence d'autorisation, à ce jour, du projet de conversion de l'axe Saraguay-Aqueduc 120 à 315 kV (section 6.10.2).**

## 6.5 FACTEURS Y

### 6.5.1 RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION

[168] Les montants projetés par le Transporteur relatifs au rendement sur la base de tarification sont de 1 404,4 M\$ pour l'année de base 2021 et de 1 331,2 M\$ pour l'année témoin 2022.

[169] Lors de la mise à jour du CMPC de décembre 2021, le Transporteur a réévalué à 1 348,4 M\$ le montant associé au rendement sur la base de tarification pour l'année témoin 2022<sup>107</sup>, soit une augmentation de 17,2 M\$.

**[170] La Régie demande au Transporteur d'ajuster ce montant, lors de la mise à jour prévue le 6 mai 2022, en tenant compte des différentes ordonnances émises dans la présente décision.**

---

<sup>105</sup> Dossier R-3897-2014, décision [D-2018-001](#), p. 76 et 77.

<sup>106</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 70 et 71.

<sup>107</sup> Pièce [B-0125](#), p. 3.

## 6.5.2 AMORTISSEMENT

[171] La charge d'amortissement projetée pour l'année de base 2021 s'élève à 1 104,9 M\$, en hausse de 4,3 M\$, soit 0,4 % par rapport au montant autorisé pour l'année 2020.

[172] La charge d'amortissement projetée pour l'année témoin 2022 s'élève à 1 150,3 M\$, en hausse de 45,4 M\$, soit 4,1 % par rapport au montant projeté pour l'année 2021.

[173] Le tableau suivant présente la composition de la charge d'amortissement ainsi que son évolution pour la période de 2019 à 2022.

**TABLEAU 6**  
**ÉVOLUTION DE L'AMORTISSEMENT POUR LA PÉRIODE DE 2019 À 2022**

En millions de dollars ou en %	2019	2020	2020	2021	2022	Variations			
	Année historique	D-2020-063 autorisée	Réel	Année de base	Année témoin	2021 de base vs 2020 autorisée		2022 témoin vs 2021 de base	
<b>Composantes</b>									
Immobilisations corporelles en exploitation	985,3	1 027,3	1 020,2	1 028,7	1 078,5	1,4	0,1%	49,8	4,8%
Actifs incorporels	23,7	18,4	20,5	27,6	26,4	9,2	50,0%	(1,2)	-4,3%
Actifs réglementaires	3,3	4,1	3,9	4,1	4,4	0,0	0,0%	0,3	7,3%
Retraits d'actifs	38,6	61,2	32,3	54,3	52,6	(6,9)	-11,3%	(1,7)	-3,1%
Radiation de projets	17,8	10,0	12,1	10,0	10,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Frais reportés	(21,2)	(20,4)	(19,3)	(19,8)	(21,6)	0,6	-2,9%	(1,8)	9,1%
<b>Amortissement</b>	<b>1 047,5</b>	<b>1 100,6</b>	<b>1 069,7</b>	<b>1 104,9</b>	<b>1 150,3</b>	<b>4,3</b>	<b>0,4%</b>	<b>45,4</b>	<b>4,1%</b>

Source : Tableau établi à partir de la pièce [B-0039](#), p. 14, tableau 8.

[174] La hausse de 4,3 M\$ de la charge d'amortissement entre l'année de base 2021 et l'année autorisée 2020 s'explique essentiellement par une hausse de 9,2 M\$ des actifs incorporels relative aux MES réalisées en 2020 et celles prévues en 2021<sup>108</sup>. À cette hausse s'ajoute, entre autres, une hausse de 1,4 M\$ provenant des immobilisations corporelles ainsi qu'une baisse de 6,9 M\$ provenant des retraits d'actifs.

[175] La hausse de 45,4 M\$ de la charge d'amortissement entre l'année témoin 2022 et l'année de base 2021 s'explique essentiellement par une hausse de 49,8 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles relative aux MES réalisées en 2020 et celles prévues en 2021 et 2022<sup>109</sup>. Cette hausse de l'amortissement des immobilisations

<sup>108</sup> Pièce [B-0039](#), p. 14, tableau 8, note 2.

<sup>109</sup> Pièce [B-0039](#), p. 14, tableau 8, note 1.

corporelles est en partie réduite par des diminutions de 1,2 M\$ des actifs incorporels, de 1,7 M\$ des retraits d'actifs et de 1,8 M\$ des crédits provenant des frais reportés.

[176] L'AHQ-ARQ analyse pour la période de 2016 à 2020 les écarts de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation de l'année historique entre, d'une part l'année témoin, et, d'autre part l'année de base, et fait les constats suivants<sup>110</sup> :

- Une surestimation des prévisions de l'année témoin par rapport à l'année historique de 28,1 M\$ sur une moyenne de cinq ans et de 17,3 M\$ sur une moyenne de deux ans.
- Une surestimation des prévisions de l'année de base par rapport à l'année historique de 27,2 M\$ sur une moyenne de quatre ans et de 8,7 M\$ pour 2019 uniquement.
- Une amélioration des prévisions depuis 2019, justifiant ainsi de faire ses recommandations en se basant principalement sur les deux dernières années.

[177] Face à ces constats, l'AHQ-ARQ recommande de réduire la charge d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation de 10 M\$ pour l'année de base 2021 et de 15 M\$ pour l'année témoin 2022<sup>111</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[178] Le tableau suivant présente les écarts entre les montants prévisionnels et réels de la charge d'amortissement, relatifs aux immobilisations corporelles en exploitation.

---

<sup>110</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 17.

<sup>111</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 18.

**TABLEAU 7**  
**ÉCARTS DE LA CHARGE D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES**  
**EN EXPLOITATION POUR LA PÉRIODE DE 2015 À 2020**

<i>En millions de dollars</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Écart de prévisions</b>						
Amortissement prévu (autorisé)	969,2	912,5	1 007,5	971,4	978,3	1 027,3
Amortissement réel	902,9	932,9	939,8	928,8	985,3	1 020,2
<b>Amortissement projetés vs réel</b>	<b>66,3</b>	<b>(20,4)</b>	<b>67,7</b>	<b>42,6</b>	<b>(7,0)</b>	<b>7,1</b>
	6,8%	-2,2%	6,7%	4,4%	-0,7%	0,7%

Sources : Tableau établi à partir des pièces [B-0039](#), p. 14, [B-0161](#), p. 13 (dossier R-4096-2019), [B-0231](#), p. 4 (dossier R-4058-2018), [B-0146](#), p. 4 (dossier R-4012-2017), [B-0176](#), p. 4 (dossier R-3981-2016), [B-0112](#), p. 4 (dossier R-3934-2015) et [B-0106](#), p. 4 (dossier R-3903-2014).

[179] La Régie constate une surévaluation des montants autorisés par rapport aux résultats réels pour les années 2015, 2017 et 2018. L'année 2016, pour sa part, présente une sous-évaluation.

[180] Cependant, la Régie observe également des écarts moindres pour la charge d'amortissement des deux années réelles les plus récentes, 2019 et 2020, écarts se situant à 0,7% en valeur absolue par rapport aux montants autorisés.

[181] La Régie juge que l'acuité prévisionnelle du Transporteur démontrée dans les deux dernières années ne justifie pas de réduire, comme le recommande l'AHQ-ARQ, la charge d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation pour l'année de base 2021 et pour l'année témoin 2022. **La Régie juge raisonnable la prévision de l'année 2021 pour les charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation et autorise le montant projeté de 1 028,7 M\$ pour l'année de base 2021.**

[182] Toutefois, en considérant le rejet de la MES demandée pour le Projet Appalaches en 2022 (section 6.10.2), le report en 2023 de la MES des compensateurs statiques de Chibougamau (section 6.10.2) et l'absence d'autorisation, à ce jour, du projet de conversion de l'axe Saraguay-Aqueduc 120 à 315 kV (section 6.10.2), la Régie demande au Transporteur de mettre à jour, au plus tard le 6 mai 2022 à 12 h, le calcul de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation pour l'année témoin 2022 afin de tenir compte des éléments précités.

### 6.5.2.1 Retraits d'actifs et radiation de projets

[183] Pour l'année de base 2021, le Transporteur établit sa projection de retraits d'actifs et de radiation de projets à 64,3 M\$, répartie comme suit :

- 54,3 M\$ au titre de retraits d'actifs, dont 44,3 M\$ pour les retraits de nature courante;
- 10 M\$ au titre de radiation de projets.

[184] Pour l'année témoin 2022, le Transporteur répartit sa projection au montant de 62,6 M\$ comme suit :

- 52,6 M\$ au titre de retraits d'actifs, dont 42,6 M\$ pour les retraits de nature courante;
- 10 M\$ au titre de radiation de projets.

[185] Le Transporteur établit son niveau de retraits de nature courante en se basant sur les ratios moyens pour la période de 2016 à 2020 pour les catégories « Pérennité » et « Croissance des besoins », soit respectivement 3,4 % et 0,5 %. Ces ratios sont respectivement appliqués à la valeur ajustée des MES ne générant pas de revenus additionnels et à la valeur ajustée des MES générant des revenus additionnels.

[186] Le Transporteur ajuste ses prévisions des MES utilisées dans le ratio pour l'année de base 2021 et l'année témoin 2022 en excluant les MES en lien avec la ligne 735 kV Chamouchouane–Boût-de-l'Île. Les contributions internes sont également retirées aux fins de la détermination des montants.

**[187] La Régie considère que la prévision des retraits d'actifs et de radiation de projets du Transporteur est adéquate et autorise, pour l'année de base 2021, le montant projeté de 64,3 M\$, et pour l'année témoin 2022, le montant projeté de 62,6 M\$.**



### 6.5.2.2 Conclusion

[188] **Tenant compte de ce qui précède, la Régie autorise, pour la charge globale d'amortissement aux fins des revenus requis, le montant projeté de 1 104,9 M\$ pour l'année de base 2021. Toutefois, la Régie demande au Transporteur de mettre à jour, au plus tard le 6 mai 2022 à 12 h, le calcul de la charge globale d'amortissement aux fins des revenus requis pour l'année témoin 2022 en tenant compte de la mise à jour de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation demandée précédemment ainsi que de la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources en décembre 2021 (section 8.5). Elle lui demande aussi, pour cette même date, de mettre à jour les tableaux 18 et 19 de la pièce B-0039<sup>112</sup> et d'expliquer l'impact de la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources en 2021 sur les différentes rubriques du revenu requis.**

### 6.5.3 COÛT DE RETRAITE

[189] Le Transporteur présente l'évolution des composantes du coût de retraite d'Hydro-Québec ainsi que les hypothèses actuarielles pour son évaluation :

- Pour l'année de base 2021, il estime la charge à (130,6 M\$), soit une variation de (86,3 M\$) par rapport au montant autorisé de (44,3 M\$) pour l'année 2020;
- Pour l'année témoin 2022, il estime la charge à (155,6 M\$), soit une variation de (25 M\$) par rapport au montant de (130,6 M\$) pour l'année de base 2021.

[190] **La Régie autorise pour la charge du coût de retraite aux fins des revenus requis, les montants projetés de (130,6 M\$) pour l'année de base 2021 et de (155,6 M\$) pour l'année témoin 2022.**

---

<sup>112</sup> Pièce [B-0039](#), p. 21 et 22, tableaux 18 et 19.

#### 6.5.4 CÉR LIÉ AUX FACTEURS Y

[191] Le Transporteur présente un tableau montrant l'évolution, par composante, du CÉR – Coût de retraite<sup>113</sup>. Pour l'année de base 2021, un montant de (23,6 M\$) est prévu pour l'établissement des revenus requis alors qu'aucun montant n'est prévu pour l'année témoin 2022.

**[192] La Régie autorise, aux fins de la détermination des revenus requis pour l'année de base 2021, un montant de (23,6 M\$) au titre de CÉR – Coût de retraite.**

### 6.6 FACTEURS Z

#### 6.6.1 PROJET DE LA ROMAINE

[193] Dans sa décision D-2020-041<sup>114</sup>, la Régie envisageait la possibilité de créer un CÉR en lien avec le Projet de la Romaine afin d'étaler dans le temps les sommes devant être assumées par la clientèle en raison du délai de la dernière MES de ce projet et, par conséquent, du paiement de la contribution du Producteur. La Régie soumettait que ce CÉR pourrait inclure la portion relative au rendement sur l'avoir propre associé au montant de la base de tarification qui excède le montant maximal prévu en vertu des Tarifs et conditions (ci-après l'Excédent du Montant maximal). La Régie demandait au Transporteur d'évaluer cette proposition et de soumettre une preuve à cet égard dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.

[194] Le Transporteur donne suite à la décision D-2020-041 et demande la création d'un CÉR au 1<sup>er</sup> août 2021, date de dépôt de la demande. Les sommes à inclure dans ce CÉR correspondent à la portion relative au rendement sur les capitaux propres associé à l'Excédent du Montant maximal. Le CÉR serait traité comme un Facteur Z.

[195] Le Transporteur détaille la méthode de détermination du rendement sur les capitaux propres porté au CÉR en 2021 selon les données projetées de la manière suivante.

---

<sup>113</sup> Pièce [B-0039](#), p. 15, tableau 10.

<sup>114</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 100 à 102.

**TABLEAU 8**  
**IMPACT SUR LE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES 2021 (M\$)**

	<b>Avant proposition du Transporteur</b>	<b>Proposition du Transporteur<sup>1</sup></b>	<b>Excédent</b>
1 Décembre	1 638,1	1 638,1	-
2 Janvier	1 638,1	1 638,1	-
3 Février	1 637,8	1 637,8	-
4 Mars	1 637,8	1 637,8	-
5 Avril	1 637,8	1 637,8	-
6 Mai	1 637,8	1 637,8	-
7 Juin	1 637,9	1 637,9	-
8 Juillet	1 637,9	1 637,9	-
9 Août	1 637,9	770,4	867,5
10 Septembre	1 637,9	770,4	867,5
11 Octobre	1 637,9	770,4	867,5
12 Novembre	1 637,9	770,4	867,5
13 Décembre	1 637,9	770,4	867,5
14 <b>Total (1 à 13)</b>	<b>21 292,7</b>	<b>16 955,0</b>	<b>4 337,6</b>
15 <b>Moyenne 13 soldes (14 ÷ 13 mois)</b>	<b>1 637,9</b>	<b>1 304,2</b>	<b>333,7</b>
16 Taux de rendement sur les capitaux propres	8,20%	8,20%	8,20%
17 <b>Rendement sur les capitaux propres (15 X 16 X 30%)</b>	<b>40,3</b>	<b>32,1</b>	<b>8,2</b>

<sup>1</sup> Selon le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur en vertu des *Tarifs et conditions* de 923,8 M\$ moins les coûts d'exploitation et d'entretien de 153,4 M\$ applicables sur la contribution du Producteur pour les mois d'août à décembre.

Source : Pièce [B-0039](#), p. 17, tableau 11.

[196] Un montant de 8,2 M\$ serait ainsi porté au CÉR pour 2021 et le compte serait disposé dans les revenus requis de 2022, soit l'année où le Transporteur anticipe recevoir la contribution associée au Projet de la Romaine.

[197] L'AQCIE-CIFQ recommande d'autoriser la création du CÉR, mais d'y comptabiliser, en plus du coût des capitaux propres, le coût des capitaux empruntés et l'amortissement associés à l'Excédent du Montant maximal, soit un montant de 27,6 M\$ pour l'année 2021 et de 60,2 M\$ pour l'année 2022<sup>115</sup>.

[198] Dans son argumentation, l'AQCIE-CIFQ recommande d'autoriser la création de ce CÉR dans la mesure où sa disposition se fera totalement comme prévu en 2022, afin d'éviter que les consommateurs qui ne bénéficient pas de la réduction de tarif lors des années de

<sup>115</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ](#), p. 26.

versement de montants à ce CÉR aient à subir un impact à la hausse sur le tarif lors de sa disposition<sup>116</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[199] La proposition du Transporteur donne suite à la décision D-2020-041 dans laquelle la Régie envisageait la possibilité de créer un compte d'écart et de report afin de permettre l'étalement dans le temps des sommes devant être assumées par la clientèle liées au report de la MES finale du Projet de la Romaine et de réduire la pression à la hausse sur les tarifs causée par ce report. La Régie était alors préoccupée par la possibilité qu'un nouveau report de la MES du Projet de la Romaine prolonge le délai au cours duquel l'ensemble de la clientèle assume les coûts liés à l'Excédent du Montant maximal.

[200] Dans le cadre du présent dossier, la Régie constate que la contribution du Producteur est considérée aux fins de l'établissement des tarifs de l'année 2022<sup>117</sup> et que les clients du Transporteur n'assumeront donc plus de coûts liés à l'Excédent du Montant maximal. Dans ce contexte, la Régie ne juge plus opportun de créer un CÉR comme elle l'envisageait initialement dans sa décision D-2020-041.

[201] De plus, la Régie note que la proposition du Transporteur ne satisfait pas le critère du seuil de matérialité pour la création d'une rubrique en Facteur Z<sup>118</sup>.

**[202] Compte tenu de ce qui précède, la Régie rejette la demande du Transporteur visant la création du CÉR – Contribution du Producteur – Projet de la Romaine.**

---

<sup>116</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 14 et 15.

<sup>117</sup> Pièce [B-0039](#), tableau A6.7-4.

<sup>118</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 42 et 43.

## 6.7 COMPTES D'ÉCARTS ET DE REPORTS – PRÉ-MRI

[203] Le Transporteur présente un tableau montrant l'évolution du CÉR – Disjoncteur PK<sup>119</sup>. Conformément à la décision D-2017-021<sup>120</sup>, pour l'année de base 2021, un montant de 25,2 M\$ est requis à ce titre, alors qu'aucun montant n'est prévu pour l'année témoin 2022. Les disjoncteurs PK sont les seuls éléments prévus au chapitre des CÉR – Pré MRI pour l'année de base 2021, alors qu'aucun élément n'est prévu pour l'année témoin 2022.

**[204] La Régie autorise, aux fins de la détermination des revenus requis pour l'année de base 2021, un montant de 25,2 M\$ au titre de CÉR – Pré MRI.**

## 6.8 CÉR - RENDEMENT À REMETTRE À LA CLIENTÈLE

[205] Le Transporteur fournit un tableau montrant l'évolution du CÉR – Rendement à remettre à la clientèle<sup>121</sup>. Aucun montant n'est prévu pour l'année de base 2021, alors que pour l'année témoin 2022, un montant total de (6,4 M\$) est inclus au calcul des revenus requis.

**[206] La Régie autorise, aux fins de la détermination des revenus requis pour l'année de témoin 2022, un montant de (6,4 M\$) au titre de CÉR – Rendement à remettre à la clientèle.**

---

<sup>119</sup> Pièce [B-0039](#), p. 18, tableau 13.

<sup>120</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 43, par. 159.

<sup>121</sup> Pièce [B-0039](#), p. 19, tableau 14.

## 6.9 COÛTS NON RÉCURRENTS

[207] Le Transporteur rappelle que les coûts non récurrents n'ont été reconnus par la Régie que pour l'année 2019.

[208] La Régie ayant refusé, dans sa décision D-2019-060<sup>122</sup>, le traitement de ces coûts en Facteur Z, aucun montant n'est prévu pour les années 2021 et 2022 pour cette rubrique.

## 6.10 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

### 6.10.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2019 - 2022

[209] Pour l'année de base 2021, le Transporteur demande d'approuver une base de tarification de 22 400,9 M\$, soit un accroissement de 909,2 M\$ ou 4,2 % par rapport à l'année historique 2019, et de 215,8 M\$ ou 1,0 % par rapport à l'année autorisée 2020.

[210] Pour l'année témoin 2022, le Transporteur demande à la Régie d'approuver une base de tarification de 22 531,4 M\$, soit un accroissement de 130,5 M\$ ou 0,6 % par rapport à l'année de base 2021.

[211] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification selon la moyenne des 13 soldes, pour la période de 2019 à 2022.

**TABLEAU 9**  
**ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION SUR LA PÉRIODE DE 2019 À 2022**

<i>En millions de dollars ou en % Moyennes des 13 soldes</i>	Année	D-2020-063	Année de base	Année témoin	Variation		Variation		Variation	
	historique 2019	autorisée 2020	2021	2022	2021 année de base vs 2019 année historique		2021 année de base vs 2020 année autorisée		2022 année témoin vs 2021 année de base	
Immobilisations en exploitation	21 328,5	22 181,8	22 116,6	22 434,2	788,1	3,7%	(65,2)	-0,3%	317,6	1,4%
Actifs incorporels	486,4	466,6	539,3	538,0	52,9	10,9%	72,7	15,6%	(1,3)	-0,2%
Autres actifs	(567,3)	(572,1)	(533,5)	(739,8)	33,8	-6,0%	38,6	-6,7%	(206,3)	38,7%
Fonds de roulement	244,1	258,8	278,5	299,0	34,4	14,1%	19,7	7,6%	20,5	7,4%
Réduction globale 13 soldes		(150,0)					150,0	-100,0%		
<b>Base de tarification</b>	<b>21 491,7</b>	<b>22 185,1</b>	<b>22 400,9</b>	<b>22 531,4</b>	<b>909,2</b>	<b>4,2%</b>	<b>215,8</b>	<b>1,0%</b>	<b>130,5</b>	<b>0,6%</b>

Sources : Tableau établi à partir de la pièce [B-0039](#), p. 50 à 57 et de la décision [D-2020-063](#), p. 24, par. 93, du dossier R-4096-2019.

<sup>122</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 63.

### 6.10.1.1 Immobilisations corporelles en exploitation

[212] Les immobilisations corporelles en exploitation constituent le principal élément de la base de tarification. Le tableau suivant présente leur évolution pour la période de 2019 à 2022.

**TABLEAU 10**  
**ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION**  
**POUR LA PÉRIODE DE 2019 À 2022**

<i>En millions de dollars ou en %</i> <i>Moyennes des 13 soldes</i>	Année historique	D-2020-063 autorisée	Année de base	Année témoin	Variation		Variation		Variation	
	2019	2020	2021	2022	2021 année de base vs 2019 année historique		2021 année de base vs 2020 année autorisée		2022 année témoin vs 2021 année de base	
Postes	11 855,8	12 121,7	12 169,5	12 289,9	313,7	2,6%	47,8	0,4%	120,4	1,0%
Lignes	7 698,1	8 183,4	8 201,5	8 285,0	503,4	6,5%	18,1	0,2%	83,5	1,0%
Autres actifs de réseau	702,9	684,2	637,5	643,1	(65,4)	-9,3%	(46,7)	-6,8%	5,6	0,9%
Actifs de soutien	352,3	434,1	398,0	485,8	45,7	13,0%	(36,1)	-8,3%	87,8	22,1%
Télécommunications	719,4	758,4	710,1	730,4	(9,3)	-1,3%	(48,3)	-6,4%	20,3	2,9%
<b>Immobilisations en exploitation</b>	<b>21 328,5</b>	<b>22 181,8</b>	<b>22 116,6</b>	<b>22 434,2</b>	<b>788,1</b>	<b>3,7%</b>	<b>(65,2)</b>	<b>-0,3%</b>	<b>317,6</b>	<b>1,4%</b>

Sources : Tableau établi à partir de la pièce [B-0039](#), p. 50 à 57, et de la décision [D-2020-063](#), p. 24, par. 93, du dossier R-4096-2019.

[213] Conformément à la décision D-2006-76<sup>123</sup>, le Transporteur informe la Régie que des contributions découlant des demandes de déplacements et de modifications des actifs par des tiers sont inscrites à sa base de tarification, aux montants de 124,2 M\$ pour l'année de base 2021 et de 124,9 M\$ pour l'année témoin 2022<sup>124</sup>.

[214] Pour l'année de base 2021 et l'année témoin 2022, le Transporteur mentionne que les montants inscrits à la rubrique Postes, comprennent des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état des sites de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel. Les montants prévus pour ces coûts sont de 8,2 M\$ pour 2021 et de 5,7 M\$ pour 2022 et les années prévues de démantèlement pour ces sites se situent entre 2021 et 2027<sup>125</sup>.

<sup>123</sup> Dossier R-3594-2005, décision [D-2006-76](#), p. 6.

<sup>124</sup> Pièce [B-0039](#), p. 45, tableau A6.2-1.

<sup>125</sup> Pièce [B-0039](#), p. 46, tableau A6.3-1.

### 6.10.1.2 Actifs incorporels, autres actifs et fonds de roulement

[215] Les Actifs incorporels comprennent principalement les servitudes et les logiciels. Les montants prévus sont comme suit :

- Année de base 2021 : 539,3 M\$, une hausse de 72,7 M\$ ou 15,6 % par rapport à l'année autorisée 2020;
- Année témoin 2022 : 538,0 M\$, une baisse de 1,3 M\$ ou 0,2 % par rapport à l'année témoin 2021.

[216] Les Autres actifs regroupent la rubrique « Actifs règlementaires » ainsi que la rubrique « Contributions internes et autres ». Sur la période de 2019 à 2021, ils passent de (567,3 M\$) à (533,5 M\$), soit une variation de 33,8 M\$. Pour l'année témoin 2022, le montant prévu est de (739,8 M\$), soit une variation de (206,3 M\$) par rapport à l'année de base 2021. Ce dernier écart provient essentiellement des contributions d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) en lien avec l'agrégation charges-ressources annuelle, ainsi que des contributions du Producteur en lien avec le raccordement des centrales du complexe la Romaine<sup>126</sup>.

[217] Les montants prévus pour la contribution du Distributeur sont :

- Pour l'année de base 2021 : (401,6 M\$), une variation de 61,2 M\$ par rapport au montant de (462,8 M \$) de l'année autorisée 2020;
- Pour l'année témoin 2022 : (1 354,8 M\$), une variation de (953,2 M\$) par rapport à l'année de base 2021, provenant essentiellement de l'agrégation charges-ressources annuelle<sup>127</sup>.

[218] Les montants prévus pour la contribution du Producteur sont :

- Pour l'année de base 2021 : (135,5 M\$), une variation de 5,1 M\$ par rapport au montant de (140,6 M \$) de l'année autorisée 2020;

---

<sup>126</sup> Pièce [B-0039](#), p. 46, tableau A6.4-1.

<sup>127</sup> Pièce [B-0039](#), p. 46, tableau A6.4-1.



- Pour l'année témoin 2022 : (1 097,5 M\$), une variation de (962,0 M\$) par rapport à l'année de base 2021, provenant essentiellement du raccordement des centrales du complexe la Romaine<sup>128</sup>.

[219] Le Fonds de roulement regroupe l'encaisse règlementaire, les matériaux, combustibles et fournitures ainsi que l'inventaire d'actifs stratégiques. Les montants prévus sont :

- Pour l'année de base 2021 : 278,5 M\$, soit une hausse de 19,7 M\$ par rapport à l'année autorisée 2020;
- Pour l'année témoin 2022 : 299,0 M\$, soit une hausse de 20,5 M\$ par rapport à l'année de base 2021.

#### 6.10.2 SUIVI DES MISES EN SERVICES

[220] Le Transporteur présente, au tableau suivant, l'évolution des MES sur l'horizon de 2019 à 2022.

TABLEAU 11  
MISES EN SERVICE DE 2019 À 2022 (M\$)

	2019			2020			2021	2022
	D-2019-058	Réel	Variation	D-2020-063	Réel	Variation	Année de base	Année témoin
Mises en service totales	2 084,9	2 277,1	192,2	1 428,6	1 220,6	(208,0)	1 407,3	(399,5)
			9,2%			-14,6%		

Source : Pièce [B-0039](#), p. 22, tableau 20.

[221] L'écart positif de 192 M\$ entre le montant réel et le montant autorisé pour l'année historique 2019 découle principalement des projets de la Ligne Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur, de la Ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout de l'Île et de la sécurisation des postes. Pour ces projets, des changements importants dans la séquence et la réalisation des travaux ont occasionné des reports de MES de l'année 2018 à 2019 ainsi que des augmentations de coûts.

<sup>128</sup> Pièce [B-0039](#), p. 46, tableau A6.4-1.

[222] L'écart négatif de 208 M\$ entre le montant réalisé et le montant autorisé pour l'année historique 2020 découle principalement du report de MES aux années 2021 et 2022 résultant du ralentissement de la cadence des travaux sur les chantiers causés par la Pandémie. Dans le cas particulier du projet du Poste Némiscau – réfection du complexe résidentiel, des délais importants dans le processus d'appel d'offres pour le centre communautaire ont entraîné le report de la MES de 2020 à 2022.

[223] Pour l'année de base 2021, le Transporteur prévoit des MES de 1 407,3 M\$. Pour l'année témoin 2022, la prévision négative des MES, de -399,5 M\$, s'explique par des contributions liées au projet de la Romaine et à l'agrégation annuelle charges-ressources du Distributeur.

[224] Pour les prévisions des MES de l'année de base 2021 et de l'année témoin 2022, le Transporteur réfère aux tableaux A6.7-3 et A6.7-4 de l'annexe 6<sup>129</sup> où il isole les projets d'une valeur supérieure à 5 M\$ et indique le mois de MES.

[225] En audience, le Transporteur précise que la répercussion probable de la Pandémie, les délais dans l'approvisionnement et la disponibilité de la main-d'œuvre (entrepreneurs) amènent des difficultés dans la réalisation de certaines MES<sup>130</sup>. Il anticipe ainsi une baisse de la moyenne des 13 soldes de sa base de tarification 2021 de l'ordre de 100 M\$ (6 M\$ sur les revenus requis 2021, soit 0,2 %) en fonction du portrait réel au 31 octobre 2021<sup>131</sup>.

### *Acuité des prévisions et facteur de glissement*

[226] Le Transporteur a élaboré le facteur de glissement afin d'améliorer l'acuité des prévisions des MES. Le facteur de glissement vise à considérer les événements particuliers pouvant survenir en cours de réalisation des travaux de construction d'un projet et occasionnant des reports ou devancements de MES.

[227] Au cours des dernières années, le Transporteur a mis en place plusieurs mesures pour améliorer l'acuité de ses prévisions de MES<sup>132</sup>.

---

<sup>129</sup> Pièce [B-0039](#), p. 60, tableaux A6.7-3 et A6.7-4.

<sup>130</sup> Pièce [B-0110](#), p. 5.

<sup>131</sup> Pièce [B-0110](#), p. 5.

<sup>132</sup> Pièce [B-0039](#), p. 23.

[228] Le Transporteur présente, au tableau suivant, les facteurs de glissement appliqués pour les années 2020, 2021 et 2022. En conformité avec la décision D-2018-021<sup>133</sup>, il précise distinctement la réduction du niveau de MES applicable aux projets requérant ou non une autorisation spécifique de la Régie. Les facteurs de glissement ont été évalués en précisant l'effet des contributions du Producteur et du Distributeur.

TABLEAU 12  
FACTEURS DE GLISSEMENT APPLIQUÉS  
POUR LES ANNÉES 2020, 2021 ET 2022 (M\$)

Mises en service	Année témoin 2020 (1)	Année base 2021 (2)	Écarts 2021 / 2020 (3) = (2) - (1)	Année témoin 2022 (4)	Écarts 2022 / 2021 (5) = (4) - (2)
1 Mises en service (MES) prévues	1 743,6	1 600,3	(143,3)	(119,6)	(1 719,9)
2 <u>Moins</u> : MES projet de Raccordement du complexe la Romaine - Contribution du Producteur	-	-	-	(965,9)	(965,9)
Moins: MES Agrégation charges - ressources annuelles - Contribution du Distributeur	-	-	-	(965,4)	(965,4)
3 MES prévues excluant contributions Romaine et Agrégation charges - ressources annuelles	1 743,6	1 600,3	(143,3)	1 811,7	211,4
4 <u>Moins</u> : Facteur de glissement	<b>315,0</b>	<b>193,0</b>	<b>(122,0)</b>	<b>280,0</b>	<b>87,0</b>
5 lié aux projets - autorisation spécifique Régie	15,0	-	(15,0)	15,0	15,0
6 lié aux projets - autres	300,0	193,0	(107,0)	265,0	72,0
7 En % versus MES prévues excluant contributions Romaine et Agrégation charges - ressources	18,1%	12,1%	-6,0%	15,5%	3,4%
8 <b>MES prévues dans les demandes tarifaires</b>	<b>1 428,6</b>	<b>1 407,3</b>	<b>(21,3)</b>	<b>(399,6)</b>	<b>(1 806,9)</b>
9 MES prévues excluant contributions Romaine et Agrégation charges - ressources annuelles	1 428,6	1 407,3	(21,3)	1 531,7	124,4

Source : Pièce [B-0039](#), p. 24, tableau 22.

[229] Outre les réserves faites lors de l'audience<sup>134</sup>, le Transporteur considère que les MES prévues des projets majeurs pour l'année de base 2021 et l'année témoin 2022<sup>135</sup> ont une forte probabilité de réalisation et il est confiant de réaliser le niveau des MES prévues pour les années 2021 et 2022.

[230] La Régie note l'application d'un facteur de glissement de 12,1 % pour l'évaluation des MES projetées de l'année de base 2021 et de 15,5 % pour l'année témoin 2022.

<sup>133</sup> Dossier R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 121, par. 483 à 485.

<sup>134</sup> Pièce [B-0110](#), p. 5.

<sup>135</sup> Pièce [B-0039](#), p. 60, tableaux A6.7-3 et A6.7-4.

### *Autorisations relatives aux mises en service*

[231] Le Transporteur présente au tableau suivant les projets, parmi les MES projetées pour l'année de base 2021 et pour l'année témoin 2022, qui requièrent une autorisation spécifique de la Régie en date du dépôt de la demande tarifaire.

TABLEAU 13  
PROJETS REQUÉRANT UNE AUTORISATION SPÉCIFIQUE DE LA RÉGIE (M\$)

	Projet	MES 2021	13 soldes 2021	MES 2022	13 soldes 2022
1	Remplacement automatisme RPTC	26,5	4,0	24,6	31,7
2	Poste Chibougamau - Remplacement compensateurs statiques	-	-	64,9	5,3
3	Conversion axe Saraguay - Aqueduc 120 à 315 kV	-	-	24,3	1,9

Source : Pièce [B-0039](#), p. 25, tableau 23.

[232] Dans l'éventualité où l'un de ces projets ne serait pas autorisé par la Régie avant le dépôt de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandés à la suite de la présente décision, le Transporteur précise que les montants afférents aux MES ci-dessus y seront retranchés.

[233] En ce qui a trait au projet de remplacement de l'automatisme RPTC, le Transporteur précise que le montant de MES de 24,6 M\$ identifié en 2022 est prévu en novembre 2022 et non de juin à décembre 2022, tel qu'indiqué à la page 61 de la pièce B-0039<sup>136</sup>.

**[234] La Régie note que le projet de remplacement de l'automatisme RPTC a été autorisé par la décision D-2021-119<sup>137</sup> et accepte par conséquent l'inclusion des montants de 26,5 M\$ et de 24,6 M\$ au calcul des revenus requis de 2021 et de 2022.**

[235] Le Transporteur confirme que la MES des compensateurs statiques au poste Chibougamau de 64,9 M\$, qui était prévue en décembre 2022, est reportée à novembre 2023<sup>138</sup>.

<sup>136</sup> Pièces [B-0039](#), p. 61, et [B-0134](#), p. 3.

<sup>137</sup> Dossier R-4144-2021, décision [D-2021-119](#).

<sup>138</sup> Pièces [B-0088](#), p. 12, R3.1, et [A-0038](#), p. 149.

[236] Quant à la MES projetée de 24,3 M\$ pour l'année 2022 du projet de conversion de l'axe Saraguay–Aqueduc de 120 à 315 kV, le Transporteur n'a pas encore déposé sa demande à cet effet en date de la présente décision et, par conséquent, la Régie n'a pas encore approuvé ce projet.

**[237] La Régie ordonne au Transporteur de retrancher les montants liés à la MES des compensateurs statiques de Chibougamau (64,9 M\$) et de la conversion de l'axe Saraguay – Aqueduc de 120 à 315 kV (24,3 M\$) du calcul des revenus requis de 2022.**

*Dépassements de coûts de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi*

[238] Dans sa décision D-2014-035<sup>139</sup>, la Régie demandait au Transporteur de dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$, tout dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle avait autorisé et d'en fournir les justifications. Elle demandait également de réitérer cette dénonciation, lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la MES correspondante soit partielle ou totale. La Régie précisait que les dépassements de coûts réels ou anticipés devaient être décrits et explicités.

[239] Dans sa décision D-2017-021<sup>140</sup>, la Régie complétait et précisait la reddition de compte attendue de la part du Transporteur, en lien avec le suivi des projets en dépassement de coûts.

[240] Le Transporteur présente, au tableau suivant, le suivi des coûts de réalisation des projets qui ont fait l'objet d'un suivi administratif à la Régie, puisqu'ils dépassent de plus de 15 % la valeur initialement autorisée et pour lesquels une MES a été réalisée en 2019 ou 2020, sinon prévue en 2021 ou 2022.

---

<sup>139</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 110, par. 510.

<sup>140</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91, par. 364 à 366.

**TABLEAU 14**  
**DÉPASSEMENT DE COÛTS DE PROJETS AUTORISÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 73**  
**DE LA LRÉ (M\$)**

Projets	Décision Régie	Valeur autorisée Régie	Valeur autorisée HQ <sup>1</sup>	Prévision <sup>2</sup>	Mise en service finale réelle et prévue	Suivi administratif
Ligne Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur (R-3960-2016)	D-2016-130	98,0	119,1	128,6	2019	31 mai 2019
Ligne Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur (R-3960-2016)	D-2016-130	98,0	119,1	128,6	2019	29 mai 2020
Ligne Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur (R-3960-2016)	D-2016-130	98,0	119,1	128,6	2019	31 mai 2021
Reconstruction de lignes à 120kV à Gatineau (R-4016-2017)	D-2018-028	51,6	66,7	66,0	2020	28 janvier 2021
Construction d'une nouvelle section à 120 kV et au remplacement d'un transformateur à 230-120 kV au poste de la Chaudière (R-4023-2017)	D-2018-051	47,4	58,6	58,6	2021	22 avril 2021
Construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay (R-4052-2018)	D-2019-087	792,7	1000,8	1000,8	2023	31 mai 2021
Remplacement de transformateurs à 315-120 kV et l'ajout d'une section à la 25 kV au poste La Prairie (R-4029-2017)	D-2018-059	57,3	45,1	42,5	2022	31 mai 2021
Reconstruction d'une ligne souterraine entre les postes Beaumont et Dorchester (R-4071-2018)	D-2019-039	25,6	34,2	34,2	2021	8 avril 2020

Note 1: Correspond à la nouvelle valeur autorisée par la PDG et/ou au Conseil d'administration d'HQ puisqu'elle dépasse de plus de 15% la valeur initialement autorisée par ceux-ci.

Note 2: Correspond à la nouvelle prévision du projet telle que fournie à l'état d'avancement des projets majeurs du dernier rapport annuel (Rapport annuel 2020 du Transporteur, B-0016, HQT-6 Document1).

Source : Pièce [B-0039](#), p. 26, tableau 24.

[241] Les suivis administratifs respectifs des projets visés ont également été déposés au présent dossier tarifaire<sup>141</sup>.

[242] La Régie prend note du dépôt au dossier des suivis administratifs pour les dépassements de coûts des projets suivants :

- Ligne Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur<sup>142</sup>;
- Reconstruction de lignes à 120 kV à Gatineau<sup>143</sup>;
- Construction d'une nouvelle section à 120 kV et remplacement d'un transformateur à 230 – 120 kV au poste de la Chaudière<sup>144</sup>;

<sup>141</sup> Pièce [B-0039](#), annexe 6.9, p. 63 à 89.

<sup>142</sup> Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-130](#).

<sup>143</sup> Dossier R-4016-2017, décision [D-2018-028](#).

<sup>144</sup> Dossier R-4023-2017, décision [D-2018-051](#).

- Remplacement de transformateurs à 315 – 120 kV et ajout d'une section à 25 kV au poste La Prairie<sup>145</sup>;
- Reconstruction d'une ligne souterraine entre les postes Beaumont et Dorchester<sup>146</sup>.

[243] À l'égard de la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay<sup>147</sup> (le Projet Micoua-Saguenay), le Transporteur mentionne que les coûts du projet ont été révisés à la hausse de 208,1 M\$ à la suite d'une forte inflation des coûts des travaux et des conditions de réalisation difficiles<sup>148</sup>. Le Transporteur dépose au présent dossier le suivi administratif relatif à ce dépassement de coûts en suivi de la décision D-2021-123<sup>149</sup>.

[244] Le Transporteur, en audience, a soumis une preuve afin d'expliquer les diverses raisons justifiant la hausse des coûts estimés du Projet Micoua-Saguenay et répondre, par la même occasion, aux DDR déposées par la Régie et OC.

[245] Le Transporteur soumet essentiellement avoir fait la démonstration que le Projet Micoua-Saguenay se réalise en conformité avec la décision D-2019-087<sup>150</sup> et que les écarts de coûts sont expliqués et justifiés conformément à cette décision. Répondant ainsi aux critères de la décision D-2005-50<sup>151</sup>, il bénéficie, selon lui, de la présomption de prudence et d'utilité. Il ajoute que par la décision D-2019-087 finale de la Régie sur le Projet Micoua-Saguenay, et par l'effet des décisions D-2007-24<sup>152</sup> et D-2015-088<sup>153</sup>, le Transporteur bénéficie de la présomption de prudence<sup>154</sup>.

[246] Le Transporteur indique que les règles de l'art ont été suivies et que la gestion du Projet Micoua-Saguenay a été exécutée à ce jour avec prudence et diligence. Il fait valoir que les principaux changements menant aux dépassements des coûts (ou les nouvelles réalités) sont incontournables, imprévisibles et sont survenus graduellement au cours des

---

<sup>145</sup> Dossier R-4029-2017, décision [D-2018-059](#).

<sup>146</sup> Dossier R-4071-2018, décision [D-2019-039](#).

<sup>147</sup> Dossier R-4052-2018, décision [D-2019-087](#).

<sup>148</sup> Pièce [B-0039](#), p. 60, tableau A6.7-3, note 5.

<sup>149</sup> Décision [D-2021-123](#), p. 27 et 28.

<sup>150</sup> Dossier R-4052-2018, décision [D-2019-087](#).

<sup>151</sup> Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision [D-2005-050](#), p. 50 à 52.

<sup>152</sup> Dossier R-3609-2009, décision [D-2007-24](#).

<sup>153</sup> Dossiers R-3911-2014 et R-3912-2014, décision [D-2015-088](#).

<sup>154</sup> Pièce [B-0136](#), p. 11.

années 2018, 2019 et 2020, ne permettant pas leur analyse et leur intégration avant la présentation du dossier R-4052-2018, ni avant la tenue des audiences dans ce dossier<sup>155</sup>.

[247] Le Transporteur est d'avis qu'OC n'a pas réussi à écarter la présomption de prudence dont il bénéficie à l'égard des décisions prises quant à la réalisation du Projet Micoua-Saguenay.

[248] Bien que certains faits étaient connus lors de l'administration de la preuve en février 2019 dans le cadre du dossier R-4052-2018, le Transporteur indique qu'il ne disposait pas de tous les éléments, découlant de l'ingénierie détaillée de la phase projet, qui lui auraient permis d'estimer l'impact potentiel sur le coût total du projet et encore moins de confirmer les écarts annoncés dans le cadre du rapport annuel au 31 décembre 2020. En outre, il fait valoir que le projet est réalisé selon ses pratiques usuelles de gestion de projet<sup>156</sup>.

[249] Le Transporteur, s'appuyant sur les décisions D-2007-24<sup>157</sup> et D-2015-088<sup>158</sup>, mentionne que la présomption de prudence ne peut être écartée uniquement sur la base du constat d'un dépassement de coûts, qu'elle doit être écartée par une preuve et être contestée sur la base de motifs raisonnables. Enfin, l'imprudence doit être démontrée et celle-ci est définie en termes de faute ou de négligence tenant à un manque de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« *care* »), à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« *wasteful* ») ou à des dépenses inutiles<sup>159</sup>.

[250] Selon OC, l'encadrement réglementaire, plus particulièrement les décisions D-2017-021<sup>160</sup> et D-2019-087<sup>161</sup>, exige un examen approfondi des dépassements de coût de plus de 15 %. L'ampleur du dépassement de coût associé au Projet Micoua-Saguenay justifierait davantage un tel examen, selon l'intervenant<sup>162</sup>.

---

<sup>155</sup> Pièce [B-0135](#), p. 24 à 27.

<sup>156</sup> Pièce [B-0136](#), p. 8.

<sup>157</sup> Dossier R-3609-2009, décision [D-2007-24](#).

<sup>158</sup> Dossiers R-3911-2014 et R-3912-2014, décision [D-2015-088](#).

<sup>159</sup> Pièce [B-0135](#), p. 27 et 28.

<sup>160</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91, par. 363 et 364.

<sup>161</sup> Dossier R-4052-2018, décision [D-2019-087](#), p. 49 et 50, par. 174 à 176.

<sup>162</sup> Pièce [C-OC-0051](#), p. 2 à 5, par. 7 à 12 (version caviardée).



[251] OC considère que le Transporteur n'a pas justifié adéquatement la prudence du dépassement de coût associé à ce projet.

[252] OC considère également avoir satisfait le fardeau de la preuve qui lui incombait, soit de démontrer un manque de prudence dans la réalisation du Projet Micoua-Saguenay.

[253] Plus particulièrement, OC indique avoir démontré que la sévérité des conditions du terrain et son impact sur le choix des pylônes ainsi que les mesures de santé et sécurité au travail étaient des faits connus du Transporteur bien avant la tenue des audiences du dossier R-4052-2018 en février 2019<sup>163</sup>. Citant les témoignages offerts par le Transporteur lors de l'audience du 10 décembre 2021, OC allègue que la problématique du terrain ainsi que l'expérience du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île étaient connues depuis 2017-2018 et les hausses de coûts qui y sont associées étaient ainsi prévisibles.

[254] Ce faisant, OC est d'avis qu'elle a relevé son fardeau de preuve pour démontrer qu'il n'y a pas eu une prudence adéquate du Transporteur et qu'il revenait alors à ce dernier de présenter une contre-preuve afin de réfuter cette démonstration, ce qu'il n'a pas fait.

[255] En ce qui a trait à la méthode applicable à l'appréciation des dépenses associées au Projet Micoua-Saguenay aux fins de l'inclusion du dépassement des coûts du projet à la base de tarification, OC est d'avis que la Régie peut appliquer la méthode de son choix mais que, peu importe ce choix, elle a l'obligation de s'assurer que la méthode retenue lui permet d'établir un équilibre entre les intérêts de la clientèle et ceux de l'entreprise règlementée afin de fixer des tarifs justes et raisonnables.

[256] Ainsi, selon OC, la Régie peut notamment apprécier ces dépenses en fonction du « test de raisonabilité » appliqué dans la décision D-2017-022<sup>164</sup> ou en fonction du critère de prudence, qui exclut le recul<sup>165</sup>. OC demande cependant à la Régie d'appliquer le « test de raisonabilité » aux dépenses associées au Projet Micoua-Saguenay<sup>166</sup>. Par ailleurs, en ce qui a trait à la présomption de prudence, OC souligne qu'il ne s'agit pas d'une présomption irréfragable et que lorsqu'une preuve contraire est administrée, cette

---

<sup>163</sup> Pièces [B-0209](#), p. 23 et 24, [C-OC-0051](#), p. 6 à 8, par. 15 à 20 (version caviardée), et [C-OC-0049](#), p. 6 à 12 (version caviardée).

<sup>164</sup> Dossier R-3980-2016, décision [D-2017-022](#), par. 338, p. 93.

<sup>165</sup> Pièce [B-0209](#), p. 24 à 31.

<sup>166</sup> Pièce [B-0209](#), p. 30.

présomption disparaît<sup>167</sup>. Selon l'intervenant, le fardeau de preuve de démontrer la prudence appartient au Transporteur, d'autant plus que les intervenants n'ont pas accès à l'information requise.

[257] En conclusion, OC recommande de refuser l'intégration à la base de tarification d'un montant de 99,69 M\$ lorsque les mises en service du projet seraient complétées, en lien avec les dépassements de coûts qu'elle a identifiés. Subsidiairement, elle suggère de mettre sur pied un forum distinct où l'examen du dépassement de coûts puisse se poursuivre<sup>168</sup>.

[258] L'AHQ-ARQ<sup>169</sup>, l'AQCIE-CIFQ<sup>170</sup> et la FCEI<sup>171</sup> appuient les recommandations d'OC.

### *Opinion de la Régie*

[259] La Régie est appelée à établir en vertu des articles 49 et 50 de la Loi la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité du Projet Micoua-Saguenay, lequel a été préalablement autorisé en vertu de l'article 73 de la Loi<sup>172</sup>. Selon la décision D-2005-50, cette prudence est présumée lorsqu'un projet est autorisé en vertu de cet article.

[260] Cette approche est conforme aux décisions D-2005-50<sup>173</sup>, D-2006-111<sup>174</sup>, D-2007-24<sup>175</sup> et D-2013-081<sup>176</sup> ainsi qu'aux décisions de la Cour suprême du Canada, citées par les participants<sup>177</sup>.

---

<sup>167</sup> Pièce [B-0209](#), p. 31, 34 et 36 (lignes 1 à 10).

<sup>168</sup> Pièces [B-0209](#), p. 40 et 41, et [C-OC-0051](#), p. 8, ligne 22 (version caviardée).

<sup>169</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0015](#), p. 4.

<sup>170</sup> Pièce [A-0055](#), p. 143 et 144.

<sup>171</sup> Pièce [A-0055](#), p. 180 à 182.

<sup>172</sup> Dossier R-4052-2018, décision [D-2019-087](#).

<sup>173</sup> Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision [D-2005-050](#), p. 50 à 52.

<sup>174</sup> Dossier R-3591-05, décision [D-2006-111](#), p. 15 et 16. Voir également p. 22 et 23 de l'opinion dissidente.

<sup>175</sup> Dossier R-3609-2006, décision [D-2007-24](#), p. 14 à 18.

<sup>176</sup> Dossiers R-3807-2012 et R-3811-2012, décision [D-2013-081](#), par. 100.

<sup>177</sup> [ATCO Gas and Pipelines Ltd. c. Alberta \(Utilities Commission\)](#), [2015] 3 RCS 219, par. 39, 41 et 48, et [Ontario \(Commission de l'énergie\) c. Ontario Power Generation Inc.](#), [2015] 3 R.C.S. 147, par. 88 à 102, 104 et 105.

[261] La Régie rappelle toutefois, comme elle l'indiquait dans sa décision D-2005-50, que la présomption de prudence n'implique pas une inclusion automatique des dépenses d'investissement à la base de tarification. Le Transporteur doit tout de même fournir, au moment d'une demande d'intégration d'actifs à la base de tarification, un certain niveau d'informations, afin que la présomption de prudence puisse prendre tout son sens<sup>178</sup>, pour reprendre les termes de la décision D-2005-50.

[262] Ceci étant dit, il convient de préciser qu'au présent dossier seules les dépenses associées à la réalisation du Projet Micoua-Saguenay qui font l'objet d'une demande d'intégration à la base de tarification 2021 peuvent faire l'objet d'une détermination finale quant à leur prudence, en vertu de l'article 49 de la Loi. Ces dépenses s'élèvent à un montant de 75,8 M\$<sup>179</sup>.

[263] En ce qui a trait au dépassement de coûts associé au Projet Micoua-Saguenay, celui-ci a fait l'objet d'un suivi administratif<sup>180</sup> et d'un examen dans le cadre du présent dossier. Ce suivi administratif et cet examen s'inscrivent notamment dans le cadre défini par les décisions D-2014-035<sup>181</sup> et D-2017-021<sup>182</sup>, comme la Régie l'indiquait dans sa décision D-2021-144 :

*« [18] Quant à la question 16.3, la Régie la considère pertinente. Le projet de ligne Micoua-Saguenay fait en effet l'objet d'une intégration à la base de tarification de 75,8 M\$ en 2021, soit la première demande d'intégration à la base de tarification du projet. La Régie considère opportun de faire l'examen de ce dépassement de coût au regard du projet dans son ensemble et non aux seuls actifs faisant l'objet d'une demande d'intégration à la base de tarification au présent dossier. Un tel examen s'inscrit de plus dans le cadre défini aux décisions D-2014-035 et D-2017-021 »*<sup>183</sup>. [notes de bas de page omises] [nous soulignons]

[264] Selon le cadre défini par ces décisions, le Transporteur doit informer le plus tôt possible la Régie des modifications substantielles apportées à un projet d'investissement, comme un dépassement de coûts, afin que la Régie « *soit en mesure de soulever, le cas*

---

<sup>178</sup> Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision [D-2005-050](#), p. 51.

<sup>179</sup> Pièce [B-0039](#), p. 60, tableau A6.7-3, note 5.

<sup>180</sup> Pièce [B-0039](#), annexe 6, section 6.9, p. 79.

<sup>181</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110, par. 509 à 511.

<sup>182</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91, par. 363 et 364.

<sup>183</sup> Décision [D-2021-144](#), p. 6, par.18.

*échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager* »<sup>184</sup>.

*« [509] Lorsqu'il y a des modifications substantielles apportées à un projet d'investissement, comme un dépassement de coûts ou une modification à sa rentabilité, la Régie considère que cette information devrait être disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager »*<sup>185</sup>. [nous soulignons]

[265] Le suivi administratif du Projet Micoua-Saguenay qui a fait l'objet d'un dépôt au présent dossier révélait un dépassement de coût de 208,1 M\$, ou 26 %, par rapport au montant autorisé par la décision D-2019-087<sup>186</sup>. Ce dépassement a mené à une intervention d'OC, ainsi qu'à des DDR d'OC et de la Régie, sur les justifications qui y sont associées.

[266] Le Transporteur a soumis une preuve afin d'expliquer le dépassement de coûts prévus.

[267] OC a souligné que si le Transporteur avait partagé ses préoccupations quant aux possibles conséquences liées à la sévérité du terrain et de ses expériences avec la Ligne Chamouchouane-Bout-de-L'Île lors des audiences du mois de février 2019, il est possible que, face à ces risques, la Régie aurait décidé d'opter pour une autre solution, qui en bout de piste, se serait révélée moins dispendieuse si cette deuxième solution s'était elle-même réalisée sans accroc.

[268] Après examen de la preuve, la Régie est d'avis que celle-ci ne révèle aucune indication probante selon laquelle le Transporteur aurait agi imprudemment dans le cadre de la réalisation du Projet Micoua-Saguenay. OC n'a pas démontré, à ce moment-ci et à la satisfaction de la Régie, l'existence d'une faute, d'une négligence, d'abus, d'actions malhonnêtes, de gaspillage ou de dépenses inutiles qui permettraient d'écarter la présomption de prudence dont le Transporteur bénéficie<sup>187</sup>.

---

<sup>184</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109, par. 508.

<sup>185</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109, par. 509. Voir également au dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91, par. 363.

<sup>186</sup> Dossier R-4052-2018, décision [D-2019-087](#).

<sup>187</sup> Dossier R-3609-2006, décision [D-2007-24](#), p. 18.

[269] La preuve selon laquelle le Transporteur n'aurait pas suivi les règles de l'art et n'aurait pas géré le Projet Micoua-Saguenay avec prudence n'est pas jugée probante. De l'avis de la Régie, les changements ont été évalués au fur à mesure et des pistes d'optimisation ont été recherchées et mises en place par le Transporteur.

[270] La Régie retient de la preuve que les dépassements de coûts sont attribuables à différents éléments (la sévérité du terrain, les mesures de santé et sécurité au travail, l'inflation et la surchauffe du marché), dont l'impact sur les coûts initialement prévus s'est manifesté progressivement. Cet impact a été confirmé lors de l'ouverture des soumissions pour les appels d'offres, en aval de la décision D-2019-087.

**[271] Dans ce contexte, la Régie accepte l'intégration à la base de tarification du montant de 75,8 M\$ pour la mise en service partielle du Projet Micoua-Saguenay.**

[272] Par ailleurs, le Projet Micoua-Saguenay étant toujours en cours de réalisation, son coût final de réalisation demeure susceptible de changer, à la hausse comme à la baisse. La détermination de la prudence et de l'utilité des investissements à inclure à la base de tarification, suivant les termes des articles 49 al. 1, par. 1 et 50 de la Loi, sera effectuée lorsqu'ils feront l'objet d'une demande à cet égard par le Transporteur.

[273] Dans le cadre du présent dossier, la Régie constate que la preuve soumise ne permet pas d'écarter la présomption de prudence des décisions prises à ce jour par le Transporteur, au regard du déploiement du Projet Micoua-Saguenay.

***Mise en service associée à la ligne 7005 à 735 kV reliant les postes de Lévis et de la Nicolet***

[274] Dans sa décision D-2020-083, la Régie a autorisé le Transporteur à construire une ligne à 320 kV à partir du poste des Appalaches, à installer des équipements dans ce poste et à réaliser des travaux connexes (Projet Appalaches). Parmi ces travaux connexes, le Transporteur doit procéder au rehaussement de la capacité thermique des lignes à 735 kV 7005 et 7035 qui relient le poste de Lévis au poste de la Nicolet. À cet égard, la Régie mentionnait : :

« [117] *La Régie retient que les travaux de rehaussement thermique, notamment ceux de la ligne 7005, sont requis en raison de l'augmentation du transit sur le réseau de transport principal qu'entraîne le service à fournir dans le cadre de la*

*Convention. Bien que la mise en service de la ligne 7005, en juin 2021, rendra disponible une capacité additionnelle, elle ne servira pas au Projet dès 2021, puisque les besoins liés au service demandé n'auront alors pas encore d'impact sur le transit du réseau de transport principal. En conséquence, la Régie demande au Transporteur de justifier toute mise en service partielle du Projet, en fonction du présent paragraphe, dans le cadre des dossiers tarifaires demandant l'intégration des coûts afférents à la base de tarification »<sup>188</sup>. [notes de bas de page omises]*

[275] Le Transporteur demande l'intégration à sa base de tarification pour l'année 2022, d'une MES partielle de 58,5 M\$<sup>189</sup> du Projet Appalaches, qui représente le rehaussement de la capacité thermique de la ligne 7005. Il insiste sur le fait que ce rehaussement thermique peut offrir plus de flexibilité pour les retraits de lignes du réseau de transport requis pour réaliser leur maintenance, au bénéfice de la clientèle<sup>190</sup>.

[276] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur mentionne que lorsque la ligne 7005 sera en service, la ligne 7035 devra à son tour être retirée du réseau pour des périodes prolongées en vue de son rehaussement thermique. Il précise que dans cette condition, qui sera inévitable en 2022 et 2023, le rehaussement thermique de la ligne 7005 sera bénéfique pour les limites de transit dans le sud du réseau et dans le corridor Manicouagan-Québec<sup>191</sup>.

[277] Il indique que même en considérant l'ajout de l'interconnexion à court terme, les critères de conception du réseau de transport principal sont respectés en condition de réseau noble sans augmenter la capacité thermique des lignes. Il ajoute que ce n'est pas cette condition qui a déclenché le besoin du rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035. Il s'agit plutôt d'une condition de réseau dégradé qui a été détaillée dans le dossier R-4112-2019<sup>192</sup>.

---

<sup>188</sup> Dossier R-4112-2019, décision [D-2020-083](#), p. 32, par. 117.

<sup>189</sup> Pièce [B-0039](#), p. 61, tableau A6.7-4, ligne 9.

<sup>190</sup> Pièce [B-0039](#), p. 35 et 36.

<sup>191</sup> Pièce [B-0049](#), p. 25, R.8.2.

<sup>192</sup> Pièce [B-0088](#), p. 15, R.4.3.

### *Opinion de la Régie*

[278] La Régie prend note des explications du Transporteur quant à l'utilité du rehaussement thermique de la ligne 7005 en modes d'exploitation dégradés avec ou sans la charge associée à l'interconnexion.

[279] La Régie précise que les travaux de rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 ont été autorisés dans le cadre du Projet Appalaches afin de permettre le transit sur le réseau de la charge additionnelle conséquente avec l'interconnexion. Elle est ainsi d'avis que le Transporteur n'a pas démontré l'utilité de cette MES partielle, sauf pour des conditions de réseaux dégradées particulières et pour faciliter les travaux de rehaussement thermique de la ligne 7035, travaux qui font eux-mêmes partie du Projet Appalaches.

[280] En conséquence, la Régie considère que la demande du Transporteur d'intégrer les coûts des travaux de rehaussement thermique de la ligne 7005 à la base de tarification pour 2022 est prématurée. Cette intégration à la base de tarification pourra avoir lieu lorsqu'elle permettra le transit de la charge additionnelle prévue au Projet Appalaches.

**[281] La Régie ordonne au Transporteur de retrancher le montant de 58,5 M\$ lié à la MES des travaux de rehaussement thermique de la ligne 7005 du calcul des revenus requis pour l'année 2022.**

#### 6.10.3 FIABILITÉ DES PROJECTIONS

[282] Le Transporteur illustre l'impact global des MES sur le revenus requis de 2017 à 2020<sup>193</sup> et en conclut qu'il maintient un degré élevé de précision de la base de tarification autorisée ayant servi à l'établissement des tarifs, l'impact sur les revenus requis autorisés variant de -0.3 % à -2,0 %.

[283] En ce qui a trait à l'acuité de ses prévisions, le Transporteur mentionne qu'il poursuit essentiellement la consolidation des mesures déployées en 2018, dont entre autres :

- Le déploiement d'indicateurs de performance mesurant le respect des cibles mensuelles de MES et d'heures projets planifiées. Ces indicateurs sont suivis lors

---

<sup>193</sup> Pièce [B-0039](#), p. 23, tableau 21.

d'une revue mensuelle et des actions de redressement sont effectuées en cas d'écarts.

- Le renforcement de la structure de coordination des projets avec la nomination de chefs « Réalisation de projets » pour mieux structurer, coordonner et prendre les décisions concernant les projets, ainsi que la mise en place de comité d'arbitrage et de validation de la priorisation des retraits nécessaires pour la réalisation des projets par une tour de contrôle dédiée.

[284] En audience<sup>194</sup>, pour démontrer l'acuité de ses prévisions, le Transporteur présente « *exceptionnellement un calcul à la base de tarification* » en remplaçant les mois projetés de mai à octobre par des résultats réels. À cet effet, il présente les résultats réels pour la période de janvier à octobre 2021 au montant de 22 222 M\$, soit une diminution de 110 M\$<sup>195</sup> par rapport au montant de 22 333 M\$ prévu pour cette même période lors du dépôt du dossier tarifaire. Il soumet que le mécanisme de traitement des écarts en place, dans le cadre du MRI actuel, permet de traiter ce type d'écart pour la clientèle<sup>196</sup>.

[285] Selon le Transporteur, cet écart provient d'un décalage mensuel au niveau des MES pour les mois de mai à octobre, par rapport à ce qui était prévu. Bien que la demande tarifaire de 2021 « *a été basée sur un retour à la normale des activités [...] il appert que la pandémie affecte encore, en moindre mesure que 2020, certaines activités de mises en service* »<sup>197</sup>. Ceci a occasionné des délais dans l'approvisionnement et des difficultés de dotation.

[286] De plus, le Transporteur admet que cet écart a été au-delà des facteurs de glissement pour les mois prévus, mais juge toutefois adéquate sa méthode d'établissement des glissements et qu'il s'agit d'un écart ponctuel.

[287] À partir de cet écart favorable de 110 M\$, le Transporteur prévoit un écart favorable de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification 2021 de l'ordre de 100 M\$ qui résulte en un écart favorable de 6 M\$, ou 0,2 %, du revenu requis de 2021.

---

<sup>194</sup> Pièces [B-0110](#), p. 5 à 6, et [A-0038](#), p. 145 à 150 et p. 183 à 190.

<sup>195</sup> Le total est différent de la somme des données en raison des arrondis.

<sup>196</sup> Pièce [A-0038](#), p. 147, lignes 3 à 6.

<sup>197</sup> Pièce [A-0038](#), p. 146.



[288] Le Transporteur mentionne que cet écart favorable de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification 2021 et du revenu requis de 2021 qui en découle, est uniquement dû au décalage dans le temps des MES. Le montant total des MES prévu pour 2021 demeure à 1 407 M\$ et le Transporteur indique être confiant d'atteindre ce montant.

[289] À cet effet, le Transporteur mentionne qu'il reste 990 M\$ de MES à intégrer à la base de tarification pour les mois de novembre et décembre 2021. Bien que ce montant représente 70 % des MES à réaliser et qu'il soit supérieur à celui des années antérieures pour la même période<sup>198</sup>, le Transporteur mentionne qu'il peut réaliser ce montant de MES pour les raisons suivantes :

- La présence de mécanismes de gouvernance et de suivi des MES;
- La mise de l'avant de suivis plus serrés avec les entrepreneurs en raison du contexte particulier de la Pandémie;
- Un suivi administratif plus serré pour recevoir les certificats de MES avec des relances régulières faites aux unités concernées;
- La plupart des MES de novembre et décembre sont nécessaires pour assurer la fiabilité du réseau en vue de la pointe hivernale de janvier 2022.

[290] Dû au fait qu'il soit confiant de réaliser l'ensemble des MES de novembre et décembre 2021, le Transporteur affirme que le solde d'ouverture au 1<sup>er</sup> janvier de la base de tarification 2022 sera par conséquent adéquat.

[291] Les MES totales prévues pour 2022 seront de l'ordre de 1,5 G\$ en excluant les contributions et le Transporteur souligne les éléments suivants :

- Des facteurs de glissement ont été estimés et étalés mensuellement pour 2022;
- Les MES se feront principalement en fin d'année, soit de septembre à décembre;
- La MES finale à la Romaine IV est confirmée en novembre 2022 par le Producteur.

[292] Malgré que la MES des compensateurs statiques au poste Chibougamau prévue en décembre 2022 soit reportée en novembre 2023, le Transporteur demeure confiant que la

---

<sup>198</sup> Pièce [A-0038](#), p. 147.

base de tarification de 2022 sera au niveau prévu dans la demande tarifaire pour les raisons évoquées ci-dessus.

[293] Dans son mémoire<sup>199</sup>, l'AQCIE-CIFQ se concentre sur l'analyse de la qualité de la prévision des immobilisations corporelles en exploitation, considérant la prépondérance de celles-ci dans la base de tarification avec une proportion d'environ 99 %.

[294] L'AQCIE-CIFQ présente dans le tableau suivant un historique des valeurs témoins et des valeurs réelles des immobilisations corporelles en exploitation nettes d'amortissement, selon la moyenne des 13 soldes.

TABLEAU 15  
IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION : VALEUR NETTE – MOYENNE DES  
13 SOLDES

Valeur nette: moyenne 13 soldes (M\$)

	Année témoin	Année réelle	Écart M\$
2014	17 532,4	17 116,5	415,9
2015	18 308,7	18 065,7	243,0
2016	19 072,3	18 768,9	303,4
2017	19 722,9	19 313,2	409,7
2018	20 667,3	20 213,9	453,4
2019	21 353,8	21 328,5	25,4
2020	22 174,3	21 849,0	325,3
<b>Moyenne</b>	<b>19 833,1</b>	<b>19 522,3</b>	<b>310,9</b>

Source : Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 4.

[295] L'examen du tableau précédent amène l'AQCIE-CIFQ à conclure qu'historiquement le Transporteur a tendance à surévaluer les Immobilisations corporelles en exploitation d'un montant de 310,9 M\$.

[296] L'AQCIE-CIFQ évalue aussi un historique similaire, mais pour les valeurs au 1<sup>er</sup> janvier (au lieu de la moyenne des 13 soldes) des immobilisations corporelles en

<sup>199</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 3, section 1.

exploitation nette d'amortissement. Il en conclut qu'il y a aussi un écart systématique favorable.

[297] L'AQCIE-CIFQ soumet que ces écarts favorables au Transporteur justifient la nécessité de réduire la moyenne des 13 soldes de la base de tarification. L'intervenant identifie deux sources de réductions provenant des écarts qu'il observe, soit ceux des MES et ceux de l'amortissement cumulé des immobilisations corporelles en exploitation<sup>200</sup>.

[298] Pour ce qui est des MES, l'AQCIE-CIFQ mentionne que l'écart entre la valeur projetée de l'année témoin et la valeur réelle de cette même année, est de deux ordres, soit :

- un écart dû à la différence entre la valeur totale prévue et la valeur totale réelle des MES pour une année donnée;
- un écart dû à la différence entre la répartition mensuelle prévue des MES et la répartition mensuelle réelle de ces MES pour la même année donnée.

[299] Pour déterminer les réductions à appliquer à la moyenne des 13 soldes de la base de tarification provenant des MES, l'intervenant utilise divers ratios calculés à partir des données historiques de 2014 à 2020 relatives aux immobilisations corporelles en exploitation avant amortissement<sup>201</sup>. De même, pour déterminer les réductions provenant de l'amortissement, il utilise divers ratios historiques couvrant la même période pour l'amortissement cumulé de cette même catégorie d'actif<sup>202</sup>.

[300] En combinant les réductions des MES et celles de l'amortissement, l'AQCIE-CIFQ en arrive aux recommandations consolidées suivantes<sup>203</sup> :

- Pour l'année de base 2021 : une réduction nette de 30,6 M\$ de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification, et conséquemment, une réduction de 1,9 M\$ du revenu requis;
- Pour l'année témoin 2022 : une réduction nette de 68,5 M\$ de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification, et conséquemment, une réduction de 4,1 M\$ du revenu requis.

---

<sup>200</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 6 à 9 et 9 à 13.

<sup>201</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 6 à 9.

<sup>202</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 9 à 13.

<sup>203</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 13 et 14.

[301] En audience<sup>204</sup>, l'AQCIE-CIFQ analyse la prévision révisée de la base de tarification 2021 présentée par le Transporteur<sup>205</sup>.

[302] L'intervenant ne croit pas que la balance de 990 M\$ des MES puisse être intégrée à la base de tarification durant les mois de novembre et décembre, comme le prétend le Transporteur, pour les raisons suivantes :

- Le Transporteur a une tendance à surestimer les variations nettes totales annuelles des immobilisations corporelles en exploitation avant amortissement;
- Il ne lui apparaît pas réaliste de prévoir que les difficultés rencontrées jusqu'à maintenant disparaîtront pour les mois de novembre et décembre, considérant la recrudescence de la Pandémie<sup>206</sup>.

[303] L'AQCIE-CIFQ présente l'historique pour la période de 2017 à 2020 des variations nettes réelles des mois de novembre et décembre des immobilisations corporelles en exploitation avant amortissement, qui varient de 500 M\$ à 644 M\$, avec une moyenne de 582 M\$ sur cette période<sup>207</sup>.

[304] Selon l'intervenant, les variations nettes réelles de novembre et décembre de la période de 2017 à 2020 sont essentiellement dues aux MES et il utilise ces variations comme un estimé des MES restant à intégrer à la base de tarification de 2021 pour ces deux derniers mois. Basé sur cet historique, l'AQCIE-CIFQ estime qu'en moyenne il reste 582 M\$ de MES à intégrer à la base de tarification pour les mois de novembre et décembre. Le montant de 990 M\$ du Transporteur serait ainsi surévalué de 408 M\$ et l'AQCIE-CIFQ recommande une réduction en conséquence.

[305] L'intervenant évalue que sa proposition de révision entraîne une réduction de 47,1 M\$ de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification de 2021 et, conséquemment, une réduction des revenus requis de 2,78 M\$. À cette réduction des revenus requis, l'intervenant ajoute la réduction de 6 M\$ provenant de la prévision révisée du Transporteur faite en audience pour l'année 2021.

---

<sup>204</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0073](#), p. 2 à 11, et [A-0052](#), p. 164 à 175.

<sup>205</sup> La prévision révisée de la base de tarification du Transporteur est décrite au début de la présente section.

<sup>206</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0073](#), p. 6.

<sup>207</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0073](#), p. 7.

[306] Compte tenu de ce qui précède, l'AQCIE-CIFQ recommande de réduire le revenu requis de l'année de base 2021 de 8,78 M\$. Cette recommandation remplace celle faite initialement<sup>208</sup>.

[307] En ce qui a trait à l'année témoin 2022, l'intervenant soutient que sa réduction des 408 M\$ des MES 2021 réduit du même montant le solde d'ouverture de la base de tarification du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Selon l'intervenant, puisque cette réduction s'applique sur toute l'année, il faut aussi réduire la moyenne des 13 soldes de 2022 de 408 M\$. Finalement l'AQCIE-CIFQ applique à cette réduction le taux de rendement de 5,908 % pour obtenir une réduction de 24,1 M\$ du revenu requis 2022. À cette réduction, il ajoute sa réduction initiale de 4,1 M\$, mentionnée plus haut.

[308] Compte tenu de ce qui précède, l'AQCIE-CIFQ recommande de réduire le revenu requis de l'année témoin 2022 de 28,2 M\$<sup>209</sup>. Cette recommandation remplace celle faite initialement.

### *Opinion de la Régie*

[309] Le tableau suivant présente les écarts de prévision associés à la base de tarification ainsi que leur impact sur les revenus requis, pour la période de 2014 à 2020.

TABLEAU 16  
ÉCARTS DE PRÉVISION ASSOCIÉS À LA BASE DE TARIFICATION  
HISTORIQUE DE 2014 À 2020

En millions de dollars	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne	
								5 ans	7 ans
<b>Mises en service (MES)</b>									
MES autorisées	3 653,0	3 174,8	2 240,7	3 141,6	4 154,6	4 251,8	3 513,6	3 460,5	3 447,2
MES réelles	3 187,6	3 554,9	2 856,4	3 133,2	3 675,2	3 906,8	3 497,7	3 413,9	3 401,7
<b>Écart MES autorisées vs réelles</b>	<b>465,4</b>	<b>(380,1)</b>	<b>(615,7)</b>	<b>8,4</b>	<b>479,4</b>	<b>345,0</b>	<b>15,9</b>	<b>46,6</b>	<b>45,5</b>
Degré de précision MES autorisées vs réelles	87%	112%	127%	100%	88%	92%	100%	101,4%	100,9%
<b>Base de tarification (BT) - moyenne des 13 soldes</b>									
<b>Écart BT (moyenne des 13 soldes) autorisées vs réelles</b>	<b>191,3</b>	<b>163,6</b>	<b>333,5</b>	<b>399,3</b>	<b>261,4</b>	<b>(172,1)</b>	<b>121,3</b>	<b>188,7</b>	<b>185,5</b>
Degré de précision BT autorisée vs réelle	98,9%	99,1%	98,3%	98,0%	98,7%	100,8%	99,9%	99,15%	99,11%
<b>Impacts sur le revenu requis autorisé (excluant l'écart de taux)</b>									
Effet sur le rendement autorisé dû à l'écart volume	13,5	11,4	22,9	27,1	18,3	(12,1)	8,2	12,9	12,8
Amortissement lié à la base de tarification et les taxes <sup>1</sup>	42,6	30,4	7,7	36,4	45,3	8,6	39,8	27,6	30,1
<b>Effet total</b>	<b>56,1</b>	<b>41,8</b>	<b>30,6</b>	<b>63,5</b>	<b>63,6</b>	<b>(3,5)</b>	<b>48,0</b>	<b>40,4</b>	<b>42,9</b>

Sources : Tableau établi à partir de la pièce [B-0039](#), p.62, tableau A6.8-1 et de la décision [D-2020-041](#), p. 108, tableau 32.

<sup>1</sup> À compter de l'année 2019, les taxes sont incluses à la formule du MRI.

<sup>208</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0073](#), p. 8.

<sup>209</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0073](#), p. 11.

[310] À l'instar de l'AQCIE-CIFQ, la Régie constate, à partir du tableau précédent, des écarts importants entre les valeurs autorisées et réelles de la base de tarification au cours des dernières années, écarts en lien avec les prévisions des MES. Elle constate également que ces écarts sont généralement favorables au Transporteur.

[311] Tout comme l'intervenant, la Régie constate que ces écarts sont de deux ordres, soit d'une part l'écart dû à la différence entre la valeur totale prévue et réelle des MES pour une année donnée et, d'autre part, le décalage entre le moment où les MES sont réellement effectuées et le moment initialement prévu.

[312] La Régie observe que dans les calculs menant l'AQCIE-CIFQ à identifier une réduction de 408 M\$ des MES pour 2021, ce dernier utilise les MES de 990 M\$ à intégrer à la base de tarification pour novembre et décembre 2021, auxquelles il soustrait un montant de 582 M\$ provenant d'une moyenne historique des variations nettes réelles de novembre et décembre des immobilisations corporelles. La Régie note que les immobilisations corporelles nettes comprennent des MES, mais aussi des retraits d'actifs quoique dans des proportions moindres.

[313] De plus, la Régie remarque que le montant de 990 M\$ des MES restant pour les deux derniers mois de 2021, bien que substantiel, représente toutefois les valeurs qui restent à intégrer à la base de tarification une fois les projets sous-jacents à ces MES complétés, et non pas la valeur des travaux qu'il reste à exécuter pour 2021. Par conséquent, elle estime que l'importance d'un tel montant ne peut pas à lui seul remettre en question la capacité du Transporteur à réaliser ces MES conformément à ses prévisions.

[314] La Régie constate que la nouvelle prévision du Transporteur soumise lors de l'audience pour la base de tarification 2021 comporte 10 mois réels, alors que la précédente en comportait 4, ce qui contribue à en améliorer la fiabilité. La Régie prend en compte l'écart favorable présenté par le Transporteur, de l'ordre de 100 M\$ de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification 2021, basé sur un écart entre l'estimé initial et l'estimé révisé.

[315] En ce qui a trait aux mesures de suivi des MES établies par le Transporteur, la Régie prend note de l'addition de suivis plus serrés tant avec l'externe (fournisseurs) pour mieux répondre au contexte particulier de la Pandémie, qu'à l'interne avec des suivis administratifs plus serrés pour l'obtention des certificats de mise en service.

[316] La Régie est d'avis que l'utilisation de facteurs de glissement étalés mensuellement contribue à absorber d'éventuels décalages des MES dans le temps. D'ailleurs, la Régie constate que le facteur de glissement passe de 193 M\$ en 2021 à 280 M\$ en 2022<sup>210</sup>, soit une augmentation de 45 %. La Régie considère que ce facteur de 280 M\$ en 2022 offre une protection accrue contre toute forme d'écart dans les MES résultant de situations comme celle, entre autres, de la Pandémie.

[317] Compte tenu de l'écart identifié par le Transporteur de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification de l'année de base 2021 au montant de 100,0 M\$, **la Régie réduit de ce montant la moyenne des 13 soldes de la base de tarification du Transporteur pour l'année de base 2021 aux fins de la détermination des revenus requis.**

[318] **Compte tenu de la décision à la section 6.10.2 de retrancher le montant lié à certaines MES prévues en 2022, la Régie, aux fins de la détermination des revenus requis, estime que cela entraîne une réduction de 33,86 M\$ de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification du Transporteur pour l'année témoin 2022<sup>211</sup>.**

[319] **Par ailleurs, pour les motifs mentionnés à la section 8.5 (Évaluation de la contribution requise du Distributeur), la Régie retient que la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources doit être effectuée au 31 décembre 2021. Elle ordonne au Transporteur d'ajuster les données de ses bases de tarification 2021 et 2022 en conséquence.**

---

<sup>210</sup> Pièce [B-0039](#), p. 24, ligne 4 du tableau 22.

<sup>211</sup> Soit l'impact sur la moyenne des 13 soldes évalué en fonction des informations de la pièce [B-0039](#), p. 61, tableau A.6.7-4. Il s'agit de l'impact du retrait de : la MES des compensateurs statiques au poste Chibougamau, d'un montant de 64,9 M\$ prévue en décembre 2022, la MES pour la conversion de l'axe Saraguay – Aqueduc de 120 à 315 kV, d'un montant de 24,3 M\$, prévue en décembre 2022 et la MES du Projet Appalaches de 58,5 M\$ prévue en juillet 2022.

**[320] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, pour approbation, les données de sa base de tarification pour 2021 et 2022, ajustées en fonction de la présente décision, au plus tard le 6 mai 2022 à 12 h.**

## **6.11 CONCLUSION SUR LES REVENUS REQUIS 2021 ET 2022**

[321] Pour l'année de base 2021, le Transporteur demande d'approuver des revenus requis de 3 311,0 M\$, en baisse de 123,8 M\$, soit 3,6 % par rapport à l'année autorisée 2020.

[322] Pour l'année témoin 2022, le Transporteur demande d'approuver des revenus requis de 3 323,2 M\$ en hausse de 12,2 M\$ ou 0,4 % par rapport à l'année témoin 2021.

[323] À la suite de la mise à jour de décembre 2021, les revenus requis pour l'année témoin 2022 sont réévalués à 3 340,4 M\$<sup>212</sup>, soit une hausse de 17,2 M\$ par rapport à ceux demandés lors du dépôt du dossier.

[324] Le tableau suivant présente l'évolution des revenus requis pour la période de 2020 à 2022.

---

<sup>212</sup> Pièce [B-0125](#), p. 3.



**TABLEAU 17**  
**ÉVOLUTION DES REVENUS REQUIS POUR LA PÉRIODE DE 2020 À 2022**

En millions de dollars ou en %	2020 Autorisée D-2020-063	2020 Historique	2021 Année de base	2022 révisée Année témoin	Variations			
					2021 de base VS		2022 témoin révisée VS	
					2020 Autorisée	2021 de base	2021 de base	2022 témoin révisée
<b>COÛTS COUVERTS PAR LA FORMULE D'INDEXATION ET FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS</b>	<b>918,7</b>	<b>964,9</b>	<b>938,9</b>	<b>995,5</b>	<b>20,2</b>	<b>2,2%</b>	<b>56,6</b>	<b>6,0%</b>
<b>FACTEURS Y</b>	<b>2478,2</b>	<b>2425,7</b>	<b>2355,1</b>	<b>2343,1</b>	<b>(123,1)</b>	<b>-5,0%</b>	<b>(12,0)</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Rendement sur la base de tarification</b>								
Coût des capitaux empruntés	958,80	933,90	853,30	794,10	(105,5)	-11,0%	(59,2)	-6,9%
Coût des capitaux propres (après partage)	545,8	549,1	551,1	554,3	5,3	1,0%	3,2	0,6%
Coût des capitaux propres (avant partage)	545,8	555,3	551,1	554,3	5,3	1,0%	3,2	0,6%
Partage de l'écart de rendement	0,0	(6,3)	0,0	0,0	0,0		0,0	
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	22 185,1	22 063,9	22 400,9	22 531,4	215,8	1,0%	130,5	0,6%
Coût moyen pondéré du capital	6,782%	6,721%	6,269%	5,985%	-0,512%	-7,6%	-0,285%	-4,5%
Coût de la dette	6,174%	6,047%	5,442%	5,035%	-0,732%	-11,9%	-0,407%	-7,5%
Taux de rendement sur les capitaux propres (après partage)	8,200%	8,295%	8,200%	8,200%	0,000%	0,0%	0,000%	0,0%
Taux de rendement sur les capitaux propres (avant partage)	8,200%	8,390%	8,200%	8,200%	0,000%	0,0%	0,000%	0,0%
Partage de l'écart de rendement		-0,095%			0,000%		0,000%	
	<b>1504,6</b>	<b>1483,0</b>	<b>1404,4</b>	<b>1348,4</b>	<b>(100,2)</b>	<b>-6,7%</b>	<b>(56,0)</b>	<b>-4,0%</b>
<b>Amortissement</b>								
Immobilisations corporelles en exploitation	1 027,3	1 020,2	1 028,7	1 078,5	1,4	0,1%	49,8	4,8%
Actifs incorporels	18,4	20,5	27,6	26,4	9,2	50,0%	(1,2)	-4,3%
Actifs réglementaires	4,1	3,9	4,1	4,4	0,0	0,0%	0,3	7,3%
Retraits d'actifs	61,2	32,3	54,3	52,6	(6,9)	-11,3%	(1,7)	-3,1%
Radiation de projets	10,0	12,1	10,0	10,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Frais reportés	(20,4)	(19,3)	(19,8)	(21,6)	0,6	-2,9%	(1,8)	9,1%
	<b>1 100,6</b>	<b>1 069,7</b>	<b>1 104,9</b>	<b>1 150,3</b>	<b>4,3</b>	<b>0,4%</b>	<b>45,4</b>	<b>4,1%</b>
<b>Coût de retraite</b>								
Masse salariale	107,2	99,9	114,0	110,6	6,8	6,3%	(3,4)	-3,0%
Charges des services partagés	41,8	41,8	50,6	51,8	8,8	21,1%	1,2	2,4%
Coûts des services partagés	(23,9)	(18,7)	(21,3)	(20,7)	2,6	-10,9%	0,6	-2,8%
Autres composantes des avantages sociaux futurs	(175,1)	(195,9)	(279,4)	(303,1)	(104,3)	59,6%	(23,7)	8,5%
Frais corporatifs	5,7	4,8	5,5	5,8	(0,2)	-3,5%	0,3	5,5%
	<b>(44,3)</b>	<b>(68,1)</b>	<b>(130,6)</b>	<b>(155,6)</b>	<b>(86,3)</b>	<b>194,8%</b>	<b>(25,0)</b>	<b>19,1%</b>
<b>CÉR liés aux Facteurs Y</b>								
Coût de retraite	(82,7)	(58,9)	(23,6)		59,1	-71,5%	23,6	-100,0%
	<b>(82,7)</b>	<b>(58,9)</b>	<b>(23,6)</b>	<b>0,0</b>	<b>59,1</b>	<b>-71,5%</b>	<b>23,6</b>	<b>-100,0%</b>
<b>FACTEURS Z</b>								
Projet Poste Manicouagan - Réfection CS24 - Abandon travaux liés au CS23					0,0		0,0	
Compte d'écarts et de reports lié aux Facteurs Z	25,7	25,7	(8,2)	8,2	(33,9)	-131,9%	16,4	-200,0%
Projet Poste Manicouagan - Réfection CS24 - Abandon travaux liés au CS23	25,7	25,7			(25,7)	-100,0%	0,0	
La Romaine			(8,2)	8,2	(8,2)		16,4	-200,0%
	<b>25,7</b>	<b>25,7</b>	<b>(8,2)</b>	<b>8,2</b>	<b>(33,9)</b>	<b>-131,9%</b>	<b>16,4</b>	<b>-200,0%</b>
<b>CÉR - PRÉ-MRI</b>								
Disjoncteurs PK	26,3	26,3	25,2		(1,1)	-4,2%	(25,2)	-100,0%
Projet de remplacement des SCR-T			0,0	0,0	0,0		0,0	
Pénalités liées aux services complémentaires			0,0	0,0	0,0		0,0	
Norme ASC 715			0,0	0,0	0,0		0,0	
	<b>26,3</b>	<b>26,3</b>	<b>25,2</b>	<b>0,0</b>	<b>(1,1)</b>	<b>-4,2%</b>	<b>(25,2)</b>	<b>-100,0%</b>
<b>CÉR - RENDEMENT À REMETTRE À LA CLIENTÈLE</b>	<b>(14,1)</b>	<b>(7,8)</b>	<b>-</b>	<b>(6,4)</b>	<b>14,1</b>	<b>-100,0%</b>	<b>(6,4)</b>	
<b>COÛTS NON RÉCURRENTS</b>			<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,0</b>		<b>0,0</b>	
<b>REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT</b>	<b>3434,8</b>	<b>3434,8</b>	<b>3311,0</b>	<b>3340,4</b>	<b>(123,8)</b>	<b>-3,6%</b>	<b>29,4</b>	<b>0,9%</b>

Source : Tableau établi à partir de la pièce [B-0125](#), p. 3.

[325] Compte tenu de l'ensemble des conclusions de la présente décision, la Régie estime, pour l'année de base 2021, le montant des revenus requis du Transporteur à 3 307,4 M\$. Pour l'année témoin 2022, le montant des revenus requis du Transporteur est pour sa part estimé à 3 230,5 M\$, sans considérer l'ajustement sur la charge d'amortissement globale de la comptabilisation du Solde cumulatif

**charges-ressources en 2021 et des coupures spécifiques à certains projets, tel que mentionné à la section 6.5.2. À cet effet, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de sa mise à jour des données afférentes au revenu requis à la suite de la présente décision, d'expliquer l'impact de la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources en 2021 sur les différentes rubriques du revenu requis.**

**[326] La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, au plus tard le 6 mai 2022 à 12 h, l'ensemble des données relatives aux revenus requis de l'année de base 2021 ainsi que ceux de l'année de témoin 2022, en tenant compte des conclusions de la présente décision.**

## **6.12 FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL**

[327] Dans sa décision D-2018-001, la Régie acceptait la proposition du Transporteur d'exclure les dépenses en capital de la Formule d'indexation. Elle demandait toutefois l'élaboration d'une formule paramétrique relative aux dépenses en capital, dont le résultat permettrait une comparaison aux dépenses en capital soumise en coût de service.

*« [296] Toutefois, la Régie estime qu'un pas doit être franchi en vue d'une éventuelle inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation. Elle demande par conséquent au Transporteur de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour les Dépenses en capital.*

*[297] Ce faisant, il sera possible de comparer le niveau des Dépenses en capital que le Transporteur soumettra dans ses prochains dossiers tarifaires, soit selon le coût de service, avec le niveau évalué par cette formule paramétrique. L'application de cette formule paramétrique permettra d'acquérir une documentation utile relativement à l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation.*

*[298] Ainsi, lorsqu'il déposera ses dossiers tarifaires, le Transporteur pourra présenter le rendement sur la base de tarification et l'amortissement, tel qu'il le fait actuellement. Le Transporteur devra aussi fournir le résultat qu'aurait donné l'application de la Formule d'indexation au montant approuvé par la Régie pour*

*l'année 2019, année de recalibrage pour le Transporteur, et commenter l'écart entre ces montants »*<sup>213</sup>. [note de bas de page omise]

[328] Par sa décision D-2019-060, la Régie a approuvé la formule paramétrique relative aux dépenses en capital et rappelle l'utilité attendue de l'élaboration de cette formule :

*« [327] Ainsi, la Régie est d'avis que l'application de la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital pourrait permettre de documenter les écarts et de dresser des conclusions plus complètes, que ce soit en fonction de l'inclusion ou non des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation, dans le cadre du deuxième MRI du Transporteur.*

[...]

*[335] En conséquence, la Régie accueille la proposition du Transporteur quant à la formule paramétrique proposée relative aux Dépenses en capital. Elle demande au Transporteur de déposer les résultats en découlant dans le cadre des prochains dossiers tarifaires de la première génération de MRI »*<sup>214</sup>.

[329] Le Transporteur présente l'application de la formule paramétrique relative aux dépenses en capital.

---

<sup>213</sup> Dossier R-3897-2014, décision [D-2018-001](#), p. 72 et 73.

<sup>214</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 73 et 74.

TABLEAU 18  
CALCUL DE LA FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL  
(M\$ ET %)

	Autorisé 2019 COS (1)	2020 Formule (2)	2021 Formule (3)	2022 Formule (4)
1 Rendement sur la base de tarification	1 502,0			
2 Amortissements	1 048,9			
3 <b>Dépenses en capital = <math>K_t</math></b>	<b>2 550,9</b>			
4 <b>Moins dépenses en capital hors formule = <math>K_{HF_t}</math></b>	<b>0,0</b>			
5 <b>Dépenses en capital ajustées = <math>(K_t - K_{HF_t})</math></b>	<b>2 550,9</b>			
6 <b>Paramètres de la formule</b>	réel 2017	réel 2018	réel 2019	réel 2020
7 Capacité du réseau de transport (MW)	46 384	46 400	46 249	46 294
8 Paramètre de croissance $CK_{t+1}$		0,03%	0,00%	0,00%
9 Paramètre d'inflation $IK_{t+1}$		1,97%	2,55%	2,61%
10 Paramètre d'efficacité $X_K$		0,50%	0,50%	0,50%
11 <b>Calcul du facteur d'indexation = <math>(1 + IK_t - X_K + C_K)</math></b>		<b>101,50%</b>	<b>102,05%</b>	<b>102,11%</b>
12 <b>Dépenses en capital ajustées et indexées</b>				
13 <b>= <math>(K_t - K_{HF_t}) * (1 + IK_{t+1} - X_K + C_{K_{t+1}})</math></b>		<b>2 589,3</b>	<b>2 642,4</b>	<b>2 698,1</b>
14 <b>Plus dépenses en capital hors formule = <math>K_{HF_{t+1}}</math></b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
15 <b>Dépenses en capital prévues par la formule</b>				
16 <b>= <math>[(K_t - K_{HF_t}) * (1 + IK_{t+1} - X_K + C_{K_{t+1}})] + K_{HF_{t+1}}</math></b>		<b>2 589,3</b>	<b>2 642,4</b>	<b>2 698,1</b>
17 <b>Dépenses en capital traitées en Facteur Y</b>		<b>2 605,2</b>	<b>2 509,3</b>	<b>2 481,5</b>
18 Rendement sur la base de tarification (tableau 1, ligne 25)		1 504,6 <sup>1</sup>	1 404,4	1 331,2
19 Amortissements (tableau 1, ligne 26)		1 100,6 <sup>1</sup>	1 104,9	1 150,3
20 <b>Écart (formule vs Facteur Y)</b>		<b>(15,9)</b>	<b>133,1</b>	<b>216,6</b>

Source : Pièce [B-0039](#), p. 43, annexe 5, tableau A5-1.

[330] **La Régie est satisfaite de l'application de la formule paramétrique relative aux dépenses en capital pour 2021 et 2022, en conformité avec le suivi requis par la décision D-2019-060.** La Régie en note les résultats, soit une faible sous-estimation par rapport aux dépenses en capital demandées en coût de service pour l'année 2020 et une surestimation significative par rapport aux dépenses en capital demandées en coût de service pour les années 2021 et 2022.

[331] Tel qu'indiqué dans la décision D-2019-060, l'établissement de la Formule paramétrique visait à « documenter les écarts » et à « dresser des conclusions plus complètes, que ce soit en fonction de l'inclusion ou non des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation, dans le cadre du deuxième MRI du Transporteur ».

[332] Dans ce contexte, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son *post-mortem* du MRI de première génération, d'évaluer la justesse des résultats de la formule paramétrique relative aux dépenses en capital pendant la durée du MRI. Dans le cadre de cette évaluation aux fins d'expliquer les écarts, la Régie s'attend à ce que le Transporteur prenne en compte les impacts des éléments extraordinaires au cours de cette période, comme la comptabilisation de contributions ou les conséquences de la Pandémie.

[333] Dans le cadre de son *post-mortem*, la Régie demande aussi au Transporteur de commenter l'opportunité d'intégrer les dépenses en capital à la Formule d'indexation d'un éventuel MRI de deuxième génération.

## 7. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

### 7.1 MÉTHODE DE PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[334] Le Transporteur mentionne que son processus de planification intégrée lui permet un bon arrimage entre les besoins en croissance et ceux en pérennité et en maintien et amélioration de la qualité du service. L'approche structurée et intégrée de planification et de gestion des actifs qu'il applique lui permet d'avoir une vision globale et de long terme de l'évolution de son réseau et d'assurer la cohérence de ses actions.

[335] Afin d'assurer un niveau de fiabilité adéquat de son réseau, le Transporteur utilise des critères de conception qui encadrent la réalisation de ses études de planification et lui servent de base au jugement qu'il doit porter sur les besoins de renforcement et d'expansion du réseau ainsi qu'au déploiement des solutions qu'il propose pour satisfaire les besoins de sa clientèle.

[336] Le Transporteur indique que c'est principalement dans un contexte de pointe hivernale qu'il réalise ses études de planification. Il évalue notamment le réseau de transport en condition de pointe de charge normale, mais aussi dans d'autres conditions<sup>215</sup>

---

<sup>215</sup> Ces conditions sont encadrées par le « *Directory 1 - Design and Operation of the Bulk Power System* » du NPCC et les normes TPL (planification du transport, *transmission planning*) de la NERC.

dont celle de la pointe exceptionnelle<sup>216</sup>, à la demande du Distributeur. En suivi de la décision D-2018-021<sup>217</sup>, le Transporteur précise que depuis le dernier dossier tarifaire, aucun projet visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle n'a été identifié et aucune modification ayant un impact sur les investissements requis n'a été apportée à ses critères de conception<sup>218</sup>.

### 7.1.1 IMPACT DES NOUVELLES TECHNOLOGIES SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT

[337] Dans ses réponses à une DDR de la Régie, le Transporteur confirme qu'il a amorcé des analyses de l'impact des nouvelles technologies sur le réseau de transport, dont l'impact à la pointe du réseau. Ces analyses, par leur complexité, sont réalisées de manière itérative et ont actuellement pour but d'améliorer les connaissances du Transporteur face à ces nouvelles technologies et leurs impacts ou perspectives de déploiement pour le réseau de transport. Ainsi, le Transporteur souhaite se doter d'une vision plus claire afin d'orienter adéquatement ses choix technologiques à long terme<sup>219</sup>. Le Transporteur précise que ces analyses sont toujours en cours et qu'il ne peut prévoir quand elles seront complétées<sup>220</sup>.

[338] Par ailleurs, le Transporteur précise qu'autant au *Northeast Power Coordinating Council Inc.* (le NPCC) qu'à la NERC, différentes initiatives ont été lancées afin d'adapter les critères et normes de planification et d'exploitation du réseau de transport à l'émergence des nouvelles technologies déployées dans le cadre de la transition énergétique<sup>221</sup>.

[339] Le Transporteur indique qu'un exercice de priorisation a été récemment complété pour la révision des répertoires du NPCC en lien avec l'intégration de ressources énergétiques décentralisées et de ressources énergétiques intermittentes. La révision du répertoire « *Directory 1 - Design and Operation of the Bulk Power System* » (le *Directory 1*), entamée au début de l'année 2021, a été classée comme étant de priorité élevée. L'un des objectifs de cette révision est d'identifier les modifications requises pour tenir compte des nouvelles technologies. Le NPCC vise à compléter la révision du répertoire *Directory 1* à la fin de l'année 2022.

---

<sup>216</sup> Cette condition correspond à une pointe de 4 000 MW supérieure à la pointe de charge normale et permet d'évaluer la performance du réseau de transport résultant de conditions météorologiques extrêmes.

<sup>217</sup> Dossier R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 149, par. 610.

<sup>218</sup> Pièce [B-0068](#), p. 9.

<sup>219</sup> Pièce [B-0049](#), p. 61, R15.1.

<sup>220</sup> Pièce [B-0049](#), p. 61, R15.1.1 et R15.2.

<sup>221</sup> Pièce [B-0049](#), p. 62 et 63, R15.3.2.

[340] Le Transporteur ajoute qu'un exercice de priorisation des normes de fiabilité de la NERC potentiellement touchées par les nouvelles technologies est en cours. Parallèlement, plusieurs guides ont été publiés ou sont en rédaction afin de guider les entreprises d'électricité vers de bonnes pratiques de modélisation et d'intégration de ces technologies. La liste des sujets à traiter par les groupes de travail de la NERC est longue et leurs travaux prendront plusieurs années.

[341] Dans le contexte de la transition énergétique, le Transporteur soumet que les nouvelles technologies qui font leur apparition sur le réseau pourront fournir le service de régulation de fréquence primaire<sup>222</sup> si elles sont aptes à le faire. Des besoins croissants en régulation de fréquence primaire sont anticipés par le Transporteur et pourraient se manifester à court terme.

[342] Le Transporteur précise que les sources de production additionnelles qui amèneraient un besoin de régulation de fréquence primaire sont essentiellement les sources d'énergie raccordées au réseau de transport au moyen d'onduleurs, par exemple l'énergie de source éolienne ou solaire photovoltaïque. Le besoin de régulation de fréquence primaire pourrait être comblé, entre autres, par des machines synchrones conventionnelles, des sources d'énergie raccordées au moyen d'onduleurs ou de la modulation de charge. L'horizon anticipé pour ce besoin additionnel dépendra des taux de pénétration et des types de sources de production additionnelles qui seront déployés sur le réseau<sup>223</sup>.

[343] Le Transporteur ajoute qu'il n'envisage actuellement aucun investissement au niveau du réseau de transport pour les besoins de régulation de fréquence primaire. Il prévoit évaluer les situations qui surviendront dans son horizon de planification et pour lesquelles une hausse de ces besoins pourrait se traduire par des investissements possibles sur le réseau<sup>224</sup>.

---

<sup>222</sup> Pièce [B-0071](#), p. 7.

<sup>223</sup> Pièce [B-0049](#), p. 63 et 64, R15.4.1.

<sup>224</sup> Pièce [B-0049](#), p. 64, R15.4.2.

### *Opinion de la Régie*

[344] Compte tenu des précisions apportées par le Transporteur à l'égard des impacts des nouvelles technologies sur le réseau de transport, la Régie note qu'il est probable que la transition énergétique ait des répercussions sur la planification du réseau de transport et par conséquent, sur la réalisation des différents projets d'investissements en découlant.

**[345] En conséquence, d'ici à ce que le Transporteur ait précisé les ajustements à la planification de son réseau en fonction des nouvelles technologies, la Régie lui demande de fournir, lors des prochains dossiers tarifaires, une veille sommaire sur les éléments suivants :**

- **Analyses de l'impact des nouvelles technologies sur le réseau de transport du Québec et leur état d'avancement;**
- **Adaptation des critères et des normes de planification et d'exploitation du réseau de transport à l'émergence des nouvelles technologies (initiatives du NPCC et de la NERC);**
- **Services qui pourraient être fournis par les nouvelles technologies et qui pourraient se manifester à court terme (ex : service de régulation de fréquence primaire);**
- **Échéancier de révision de l'impact sur la planification du Transporteur.**

#### 7.1.2 PRISE EN COMPTE DES MOYENS INTERRUPTIBLES EN PLANIFICATION

[346] L'AHQ-ARQ s'interroge sur la possibilité de tenir compte dans la planification de la pointe de charge normale, comme le Transporteur le fait dans un contexte de pointe exceptionnelle, des ressources à sa disposition dont notamment la centrale thermique de Bécancour appartenant au Producteur, les importations ainsi que les ressources interruptibles<sup>225</sup>.

[347] En audience, l'AHQ-ARQ émet une nouvelle recommandation. Dans l'attente des conclusions du groupe de travail « HQD-HQT » sur le traitement des moyens de gestion de puissance, elle recommande d'exiger du Transporteur de compter sur l'apport de la centrale thermique de Bécancour, des importations du Distributeur (présentement

---

<sup>225</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 20.



1 100 MW) et des options d'électricité interruptible (800 – 1 000 MW) dans la conception de son réseau en cas de pointe normale<sup>226</sup>.

[348] De plus, l'AHQ-ARQ recommande de demander au Transporteur d'ajouter au tableau 3 de la pièce intitulée « État de la transformation des postes »<sup>227</sup> une colonne indiquant, pour chaque poste et pour l'hiver présenté, la valeur de la charge qui peut être effacée aux pointes de l'hiver, ces valeurs étant fournies par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions.

[349] Le Transporteur demande le rejet de la recommandation de l'AHQ-ARQ sur le sujet de la prise en compte des moyens interruptibles en planification visant l'ajout d'une colonne à la pièce « État de la transformation des postes » sur la valeur de la charge pouvant être effacée aux pointes de l'hiver. Le Transporteur invoque les arguments suivants<sup>228</sup> :

- Les moyens interruptibles, tels que définis actuellement par le Distributeur, ont des caractéristiques qui permettent de travailler à l'échelle du Québec mais qui ne permettent pas de travailler localement.
- Le Transporteur prend en compte dans ses critères une partie des moyens interruptibles qui lui permettent de réduire la charge provinciale lors de certaines conditions : pointe exceptionnelle et réseau dégradé.
- La prise en compte de produits, tels que la gestion de la puissance, en planification est complexe et le Transporteur doit faire preuve de prudence dans l'utilisation qu'il compte faire de ces moyens afin d'en tirer le maximum mais sans risquer de nuire à la fiabilité du réseau et à la qualité du service offert à ses clients. La non-coïncidence potentielle entre la pointe provinciale et une pointe locale de poste rend très complexe l'utilisation du même produit pour répondre aux deux besoins (approvisionnement de la charge provinciale et écrêtage de la pointe locale) mais le Transporteur et le Distributeur y travaillent activement.
- Un comité de travail composé d'experts en planification et exploitation du Distributeur et du Transporteur est en place pour traiter ces aspects et une feuille de route est mise à jour en continu dont l'échéancier est difficile à définir en raison des complexités techniques rencontrées.

---

<sup>226</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0015](#), p. 6.

<sup>227</sup> Pièce [B-0069](#).

<sup>228</sup> Pièce [B-0135](#), p. 19 et 20.

- Le tableau intitulé « État de la transformation des postes satellites prévu à la pointe d’hiver 2020-2021 et à la pointe d’été 2021 »<sup>229</sup> ne permet pas de faire de la planification à long terme de la capacité de transformation des postes.

[350] Pour ce qui est de la recommandation de l’AHQ-ARQ, formulée en audience, de compter sur l’apport de la centrale thermique de Bécancour, des importations du Distributeur et des options d’électricité interruptible dans la conception du réseau de transport en cas de pointe normale, le Transporteur est en désaccord avec cette recommandation pour les motifs suivants<sup>230</sup> :

- Il tient déjà compte des ressources listées par l’intervenant dans sa planification de la pointe normale. Tel qu’il l’a décrit et défendu à maintes occasions dans différents dossiers d’investissements, le Transporteur utilise ces ressources comme moyen de réajustement de son réseau dégradé en pointe normale<sup>231</sup>.
- La planification du Transporteur tient compte non seulement des besoins du Distributeur mais aussi des services de transport point à point fermes. L’AHQ-ARQ omet que le Transporteur doit tenir compte de services de transport autres que ceux du Distributeur.
- Le Transporteur planifie son réseau en fonction de critères encadrés par le NPCC et la NERC afin de garantir la fiabilité de son réseau.
- En condition de réseau non dégradé en condition de pointe normale, l’utilisation (en planification) de moyens de gestion reviendrait à dégrader la fiabilité du système<sup>232</sup>.

[351] Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur soumet que cette nouvelle recommandation de l’AHQ-ARQ touche directement les critères de conception du réseau de transport et, par conséquent, risque de compromettre sa fiabilité et ne devrait donc pas être retenue<sup>233</sup>.

---

<sup>229</sup> Pièce [B-0069](#), p. 16 à 25, tableau 3.

<sup>230</sup> Pièce [B-0135](#), p. 21.

<sup>231</sup> Pièce [B-0057](#), p. 15 et 16, R9.3.

<sup>232</sup> Pièce [A-0051](#), p. 38.

<sup>233</sup> Pièce [B-0135](#), p. 21 à 23.

[352] L'AHQ-ARQ argumente que l'éventualité de délestage cyclique par manque de ressources du Distributeur ne constitue pas un manque de fiabilité du réseau de transport mais une impossibilité pour le Distributeur d'alimenter sa charge pendant quelques instants, ce qui fait partie de ses propres critères de fiabilité qui lui permettent de le faire pendant 2,4 heures par année. L'intervenant précise qu'une telle impossibilité d'alimentation ne s'est jamais produite au cours des 50 dernières années. L'AHQ-ARQ soumet qu'il n'appartient donc pas au Transporteur de se doter de critères plus sévères en refaisant l'ordonnancement des moyens du Distributeur, mais bien à ce dernier. Le Transporteur doit quant à lui suivre l'ordonnancement fourni par le Distributeur.<sup>234</sup>

[353] Selon l'AHQ-ARQ, le Transporteur ne remet pas en question l'utilisation de la centrale thermique de Bécancour et des importations du Distributeur dans la conception de son réseau de transport en situation de pointe normale non dégradée, tel que recommandé par l'AHQ-ARQ.

[354] Le Transporteur réplique qu'il a au contraire indiqué dans sa plaidoirie qu'en condition de réseau non dégradé en condition de pointe normale, l'utilisation, en planification, de moyens de gestion reviendrait à dégrader la fiabilité du système.

[355] Le Transporteur note que l'AHQ-ARQ fait un parallèle avec les critères de fiabilité du Distributeur. Or, le témoin du Transporteur ne faisait pas allusion aux critères du Distributeur lorsqu'il mentionne la fiabilité du système. Le témoignage du Transporteur référerait plutôt à la fiabilité du réseau de transport dans son ensemble, dont ses critères de conception en définissent les fondements et qui sont définis de façon que le réseau ne limite pas l'accès aux ressources, selon les principes de planification sans congestion.

[356] Le Transporteur ajoute que l'intervenant n'apporte aucune mesure des conséquences éventuelles de sa recommandation sur la fiabilité du réseau de transport et des investissements qui pourraient en découler.

---

<sup>234</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0015](#), p. 7 et 8.

### *Opinion de la Régie*

[357] La Régie rappelle que, par la décision D-2019-047, elle a retenu que les ressources interruptibles ne sont pas utilisées pour planifier le réseau de transport en condition de pointe normale et de réseau noble pour des raisons liées à la fiabilité du réseau<sup>235</sup>.

[358] Toutefois, par sa décision D-2022-003<sup>236</sup>, la Régie a demandé au Transporteur de fournir, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, l'état d'avancement de ses travaux avec le Distributeur sur l'impact de différents moyens de gestion de la demande en puissance sur les besoins des réseaux.

[359] La Régie note que certaines explications du Transporteur au sujet de la prise en compte de moyens de gestion en planification mériteraient d'être clarifiées, selon qu'il s'agisse d'une situation de pointe normale non dégradée ou d'un réseau dégradé en pointe normale. Le Transporteur rappelle d'ailleurs que, tel qu'il l'a décrit et défendu à maintes occasions dans différents dossiers d'investissements, ces ressources sont utilisées comme moyen de réajustement de son réseau dégradé en pointe normale<sup>237</sup>.

[360] Bien que le Transporteur présente sa méthode de planification du réseau de transport dans sa preuve, la Régie note qu'aucune explication n'est fournie dans ce document<sup>238</sup> au sujet de la prise en compte en planification des moyens de gestion de la demande en puissance.

**[361] Compte tenu de ce qui précède, la Régie juge qu'il est prématuré de statuer dans le présent dossier sur la prise en compte de moyens de gestion en planification. La Régie ordonne au Transporteur de donner suite, dans son prochain dossier tarifaire, aux ordonnances de la décision D-2022-003 en lien avec l'impact de différents moyens de gestion de la demande en puissance sur les besoins des réseaux.**

---

<sup>235</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 96 et 97, par. 407 à 409.

<sup>236</sup> Dossier R-4147-2021, décision [D-2022-003](#), p. 32 et 33.

<sup>237</sup> Pièces [B-0057](#), p. 15 et 16, R9.3, et [B-0135](#), p. 21.

<sup>238</sup> Pièce [B-0068](#).

[362] Pour ce qui est de la recommandation de l’AHQ-ARQ d’exiger du Transporteur de compter sur l’apport de la centrale thermique de Bécancour, des importations du Distributeur et des options d’électricité interruptible dans la conception de son réseau en cas de pointe normale, la Régie note, à l’instar du Transporteur, que l’intervenant n’apporte aucune mesure des conséquences éventuelles de sa recommandation sur la fiabilité du réseau de transport et des investissements qui pourraient en découler. **Par conséquent, la Régie ne retient pas cette proposition de l’AHQ-ARQ.**

[363] **Par cohérence, la Régie ne retient pas non plus la recommandation de l’AHQ-ARQ visant à demander au Transporteur d'ajouter au tableau 3 de la pièce intitulée « État de la transformation des postes » une colonne indiquant, pour chaque poste et pour l’hiver présenté, la valeur de la charge qui peut être effacée aux pointes de l’hiver.**

## 7.2 ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[364] Le Transporteur précise que les modifications prévues dans l’année à venir n’auront pas d’impact notable sur les pertes de transport et qu’aucun projet mis en service récemment ne modifie les injections ou le soutirage de puissance susceptible d’influencer le taux de pertes<sup>239</sup>.

[365] Le Transporteur fournit les taux d’utilisation du réseau de transport pour 2019 et 2020<sup>240</sup> et explique les variations par rapport aux taux de 2018 et 2019, notamment attribuables à la hausse de la capacité de transport prévue à la pointe<sup>241</sup>.

[366] Enfin, le Transporteur présente les capacités de transfert en réception et en livraison des interconnexions pour 2019 et 2020 ainsi que les échanges en réception et en livraison aux interconnexions en 2019 et 2020<sup>242</sup>.

---

<sup>239</sup> Pièce [B-0068](#), p. 11.

<sup>240</sup> Pièce [B-0068](#), p. 12, tableau 2.

<sup>241</sup> Pièce [B-0049](#), p. 66 et 67, R16.1.1.

<sup>242</sup> Pièce [B-0068](#), p. 13 et 14, tableaux 3 et 4.

### 7.3 INVESTISSEMENTS PAR CATÉGORIE À L'HORIZON 2031

[367] Le Transporteur présente les investissements par catégorie à l'horizon 2031 en détaillant :

- les projets déjà autorisés individuellement par la Régie, ou ceux dont la demande d'autorisation à la Régie est à venir;
- les autres projets d'investissements, y compris ceux dont le dépôt des demandes d'autorisation individuelle à la Régie est ultérieur à 2022 et ceux visés par les demandes d'autorisation de budgets annuels des investissements de moins de 65 M\$;
- les contributions des clients pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », qui sont basées sur l'année de mise en service<sup>243</sup>.

[368] Plus spécifiquement, les coûts des autres projets d'investissements incluent les coûts résiduels pour les projets autorisés, les projets dont le dépôt est ultérieur à 2022 et les projets inférieurs à 65 M\$. Dans ses réponses à la DDR de la Régie, le Transporteur fournit la ventilation de ces coûts par catégorie d'investissement<sup>244</sup>.

[369] Par souci d'efficacité d'examen, la Régie requiert du Transporteur de lui fournir, dès le dépôt initial de la preuve, le niveau de détail fourni par le Transporteur dans ses réponses à la DDR de la Régie.

**[370] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur, lors de chacun des prochains dossiers tarifaires, de fournir la ventilation, par catégorie d'investissement, de la prévision du Transporteur sur un horizon de 10 ans :**

- **des coûts résiduels pour les autres projets déjà autorisés ;**
- **des autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2022 ;**
- **des investissements de moins de 65 M\$.**

---

<sup>243</sup> Pièce [B-0068](#), p. 29 et 30, annexe 2.

<sup>244</sup> Pièce [B-0049](#), p. 75 et 76, R18.3.1, R18.3.2 et R18.3.3.

[371] Par ailleurs, en audience, la Régie a demandé au Transporteur s'il lui était possible d'ajuster la présentation de certaines informations, considérant les décisions rendues dans le dossier R-3888-2014 Phase 2, relatif à la politique d'ajouts au réseau de transport.

[372] La Régie a mentionné l'exemple du tableau de la pièce B-0021<sup>245</sup>, dont la ligne « Croissance des besoins » pourrait, pour les projets de la charge locale, être détaillée de manière à distinguer les montants pour les projets de ressources et ceux pour les projets de charges.

[373] Le Transporteur soumet qu'il devra valider ce qui peut être fourni et, le cas échéant, déposer cette information au prochain dossier tarifaire<sup>246</sup>.

[374] La Régie note qu'à l'annexe 2 de la pièce B-0068<sup>247</sup>, le Transporteur détaille les investissements générant des revenus additionnels selon les catégories suivantes : « Intégration de production », « Interconnexions » et « Croissance charge locale ». **La Régie demande au Transporteur de préciser, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, s'il est possible de détailler cette dernière catégorie en deux sous-catégories, soit les projets de ressources et les projets de charges et le cas échéant, de fournir cette information.**

---

<sup>245</sup> Pièce B-0021 révisée par la pièce [B-0068](#).

<sup>246</sup> Pièce [A-0051](#), p. 100.

<sup>247</sup> Pièce [B-0068](#), annexe 2, p. 30.

## 7.4 ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

[375] Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal, des postes sources et des postes satellites, prévue à la pointe d'hiver 2020-2021 et à la pointe d'été 2021<sup>248</sup>. Il signale les différences significatives par rapport au dossier tarifaire précédent. En suivi de la décision D-2012-059<sup>249</sup>, il commente les mesures de corrections envisagées lorsqu'il y a dépassement de la capacité restante, à la suite de la perte permanente du transformateur le plus puissant d'un poste.

[376] À la suite d'une DDR<sup>250</sup>, le Transporteur dépose une version révisée de sa preuve initiale, incluant des valeurs corrigées de la capacité limite de transformation (CLT) pour les postes Grand-Brûlé 735/120 kV, Manicouagan 735/315 kV, Chaudière 230/120 kV, et Rivière-du-Loup 315/230 kV<sup>251</sup>.

[377] Tel que mentionné précédemment, l'AHQ-ARQ recommande l'ajout d'une colonne à l'État de la transformation des postes pour indiquer, pour chaque poste et pour l'hiver présenté, la valeur de charge qui peut être effacée aux pointes de l'hiver.

[378] En audience, le Transporteur précise :

*« L'état de la transformation, là, c'est une image d'exploitation qu'on offre à la Régie de l'énergie pour l'hiver qui s'en vient. En aucun... en aucun temps, là, c'est un moyen pour planifier du réseau. [...] Donc, faire indiquer sur cet... sur ce tableau-là la quantité de transfert de charge ponctuelle qu'on pourrait imaginer ça n'apporte rien pour imaginer faire de la planification. C'est pas du tout un outil qui permet de faire ça »<sup>252</sup>.*

**[379] La Régie est satisfaites des explications fournies par le Transporteur, en plus de celles fournies à la section 7.1.2 sur la prise en compte des moyens interruptibles en planification. En conséquence, elle ne retient pas cette recommandation de l'AHQ-ARQ.**

---

<sup>248</sup> Pièce B-0022, révisée pièce [B-0069](#).

<sup>249</sup> Dossier R-3777-2011, décision [D-2012-059](#), p. 86, par. 367.

<sup>250</sup> Pièce [B-0049](#), p. 77 à 81.

<sup>251</sup> Pièce [B-0069](#).

<sup>252</sup> Pièce [A-0051](#), p. 51.



## 7.5 PERTES ET TAUX DE PERTES

### 7.5.1 AUTRES MÉTHODES DE CONTRE-VALIDATION DU TAUX DE PERTES

[380] En suivi du paragraphe 567 de la décision D-2020-041<sup>253</sup>, le Transporteur confirme qu'un mandat supplémentaire sera octroyé à l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (l'IREQ) dont les travaux devraient débiter en 2022. Il rappelle que l'évaluation des pertes par la méthode officielle actuelle de calcul des pertes et du taux de pertes de transport (la Méthode officielle)<sup>254</sup> demande un effort humain important pour assurer un contrôle de qualité. Le Transporteur désire donc faire développer un outil visant à automatiser la Méthode officielle et permettant de détecter automatiquement la présence potentielle d'erreurs et de corriger les mesures erronées qui en découlent, lorsque requis<sup>255</sup>.

[381] Dans ses réponses à un engagement demandé par l'AHQ-ARQ lors de l'audience, le Transporteur indique qu'en date du 14 décembre 2021, il ne dispose pas d'informations additionnelles à celles déjà fournies. Les éléments et échéanciers envisagés en février 2020 étaient les suivants :

- Spécifications du calcul d'automatisation des pertes (14 février au 31 mars 2020);
- Si l'option analysée par l'IREQ est jugée avantageuse, un développement des fonctions priorisées du prototype (1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 2020)<sup>256</sup>.

[382] Le manque de disponibilité des effectifs de l'IREQ et la Pandémie qui a débuté tout juste après l'élaboration du mandat sont les principales causes de délai. Le Transporteur rappelle que ce mandat ne vise que l'automatisation de la Méthode officielle. Les taux de pertes officiels des années 2019 et 2020 au présent dossier ne sont donc pas impactés par ce délai au mandat<sup>257</sup>.

---

<sup>253</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 145.

<sup>254</sup> La méthode actuelle de calcul des pertes a été expliquée dans le cadre du dossier R-4058-2018, à la pièce [B-0031](#), annexe 1, p. 7, section 3.1 et p. 25. Elle est également expliquée au dossier R-3401-98, à la pièce [HQT-10](#), document 3.

<sup>255</sup> Pièce [B-0024](#), p. 11.

<sup>256</sup> Pièce [B-0119](#), p. 3.

<sup>257</sup> Pièce [B-0135](#), p. 18.

[383] Le Transporteur indique avoir fait des relances à l'IREQ et s'engage à informer davantage la Régie à l'égard du mandat d'automatisation au prochain dossier tarifaire<sup>258</sup>.

[384] L'AHQ-ARQ argumente qu'il faudra encore trois mois pour connaître les nouvelles dates de cet échéancier et que rien ne sera encore fait avant plusieurs mois, voire des années, pour obtenir un résultat quelconque sur le calcul du taux de pertes. L'AHQ-ARQ souligne également le manque d'empressement à respecter les ordonnances de la Régie ou à compléter des plans d'actions visant à améliorer le calcul des taux de pertes<sup>259</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[385] Par sa décision D-2020-041, la Régie se prononçait comme suit à l'égard du mandat à être octroyé à l'IREQ :

*« [565] La Régie retient le fait que l'IREQ a eu un mandat dirigé par le Transporteur, afin de fournir un estimateur d'état en mesure de contrevalider le résultat de la Méthode officielle et de formuler des propositions au plan analytique pour aider le Transporteur à détecter des erreurs au niveau du taux de pertes.*

*[566] À l'instar du Transporteur, elle estime que, de par son expertise, l'IREQ est le mieux placé pour valider les étapes franchies par le Transporteur, considérant les particularités de son réseau de transport et la complexité de la détermination du taux de pertes qui en découle.*

*[567] En conséquence, afin de valider les étapes franchies par le Transporteur à l'égard du calcul du taux de pertes, dans une optique prospective, la Régie demande au Transporteur de présenter, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les sujets qui feront l'objet d'un mandat octroyé à l'IREQ ainsi que l'échéancier de réalisation de ce mandat.*

*[568] Par ailleurs, la Régie ne juge pas qu'il soit pertinent, dans le présent contexte, de procéder à un inventaire nord-américain des pratiques pour le calcul du taux de pertes. Advenant l'impossibilité, pour le Transporteur, d'expliquer les*

---

<sup>258</sup> Pièces [B-0088](#), p. 17, R5.1.2, et [B-0119](#).

<sup>259</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0015](#), p. 11 et 12.

*résultats à l'aide des méthodes retenues, la Régie pourra, si elle le juge opportun, lui demander de procéder à un tel inventaire »<sup>260</sup>.*

[386] Tel qu'indiqué au paragraphe 567 cité précédemment, l'objectif visé par le mandat à l'IREQ est de permettre de valider les étapes franchies par le Transporteur à l'égard du calcul du taux de pertes.

[387] La Régie rappelle qu'elle a déjà reconnu les efforts importants déployés par le Transporteur pour améliorer l'établissement du taux de pertes<sup>261</sup>.

[388] La Régie est également consciente de l'effet de la Pandémie sur les délais de réalisation du mandat et du besoin de priorisation des objectifs. Dans ce contexte, la Régie est d'avis qu'il demeure pertinent de maintenir l'ordonnance du paragraphe 567 de la décision D-2020-041. Par ailleurs, la Régie maintient qu'il n'est toujours pas opportun de demander au Transporteur de procéder à un inventaire nord-américain des pratiques pour le calcul du taux de pertes.

[389] La Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer sur l'échéancier de réalisation du mandat au prochain dossier tarifaire. Toutefois, considérant les échanges au présent dossier, qui ont révélé l'intention du Transporteur de fournir simplement une mise à jour des échéanciers<sup>262</sup>, la Régie est d'avis que le Transporteur devra fournir certaines informations additionnelles lors du prochain dossier tarifaire.

**[390] Compte tenu de ce qui précède, la Régie demande au Transporteur de fournir les informations additionnelles suivantes lors du prochain dossier tarifaire, en suivi de l'ordonnance du paragraphe 567 de la décision D-2020-041 et ce, en collaboration avec l'IREQ :**

- **Expliquer comment ce mandat permettra de valider les étapes franchies par le Transporteur, dans une optique prospective;**
- **Expliquer en quoi ce mandat est suffisant pour valider les étapes franchies par le Transporteur;**

---

<sup>260</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 145, par. 565 à 568.

<sup>261</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 147, par. 574.

<sup>262</sup> Pièce [A-0052](#), p. 71. Le 31 mars 2022, le Transporteur dépose la pièce [B-0202](#) confirmant qu'il met à jour les échéanciers de ses mandats avec l'IREQ concernant le taux de pertes.

- **Préciser si le mandat est jugé prioritaire par le Transporteur et l'IREQ;**
- **Indiquer l'ordre de priorisation des différentes étapes, le cas échéant.**

### 7.5.2 EXPLICATIONS DES VARIATIONS DU TAUX DE PERTES

[391] L'AHQ-ARQ recommande de demander au Transporteur de fournir, lors des prochains dossiers tarifaires, des explications quantitatives complètes sur les facteurs justifiant les variations importantes du taux de pertes de transport d'une année à l'autre, comme le demandait la Régie dans sa décision D-2019-047. À titre d'exemple, le Transporteur devrait expliquer la baisse du taux de pertes de 2019 en fonction des divers facteurs soulevés par l'AHQ-ARQ dans sa preuve<sup>263</sup>.

[392] En audience, le Transporteur indique principalement ce qui suit :

- Il est impossible de fournir des explications quantitatives complètes sur tous les facteurs influençant le taux de pertes de transport d'une année à l'autre (décision D-2020-041);
- Des dépôts de preuves étoffées ont été faits dans les derniers dossiers tarifaires au sujet du taux de pertes, dont l'amélioration au processus de calcul du taux de pertes;
- Le Transporteur rappelle qu'il utilise l'outil de contre-validation basé sur l'estimateur d'état qui a été développé par l'IREQ;
- La conclusion sur les validations des pertes horaires pour l'année 2019 ne mène à l'identification d'aucune anomalie<sup>264</sup>.

[393] Interrogé par la Régie en audience au sujet de l'impossibilité de fournir des explications des variations du taux de pertes, le Transporteur rappelle les principes de la Méthode officielle et de la méthode basée sur des simulations horaires reproduisant l'état du réseau sur une année complète (la Méthode de simulation). Il précise que l'exploitant n'est pas en mesure d'identifier les sources des variations, à part les mises en service. En effet, le modèle de l'exploitant du réseau de transport ne permet pas de capter les autres facteurs qui pourraient impacter le taux de pertes, comme une variation sur la production éolienne, une variation sur la charge ou une variation sur la fine pointe.

---

<sup>263</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0008](#), p. 31 à 38.

<sup>264</sup> Pièce [B-0207](#), p. 52 à 54.

[394] Le Transporteur précise également qu'il a bonifié son équipe, passant de deux à quatre personnes, qui calcule le taux de pertes. Le Transporteur indique notamment qu'il a effectué des doubles vérifications des intrants, selon le processus actuel qui est beaucoup plus robuste à ce niveau qu'auparavant. En plus, la validation horaire des taux de pertes lui a permis de voir qu'il n'y avait pas d'erreurs ou de données aberrantes. Des mesures de compteurs ont également été revalidées<sup>265</sup>.

[395] Le Transporteur plaide que l'AHQ-ARQ tente erronément d'expliquer les variations des pertes d'une année à l'autre par les principaux facteurs influençant les pertes de transport, sans prendre en considération les résultats de son analyse repris à la décision D-2020-041. Or, cette analyse conclut que la mesure réelle du taux de pertes intègre un ensemble de facteurs de manière combinée et indissociable qui ne permet pas d'isoler et de quantifier l'impact de ceux-ci sur l'évolution annuelle du taux de pertes. Tel que mentionné en audience, la recommandation de l'AHQ-ARQ devrait être écartée, notamment puisque la validation horaire a été effectuée pour l'année 2019 et n'a révélé aucune anomalie.

[396] En conclusion, le Transporteur mentionne que les taux de pertes réels au présent dossier sont bons, car ils bénéficient de toutes les mesures de validation et contre-validation qu'il a déployées<sup>266</sup>.

[397] L'AHQ-ARQ argumente que l'explication à l'effet que le taux de pertes de 5,3 % est dans les zones de ce qui a été vécu dans les premières tarifaires de 2001 à 2010<sup>267</sup>, quand ce taux a varié très peu, « *peut laisser perplexe sur les explications permettant au Transporteur d'accepter les valeurs de taux de pertes calculées* »<sup>268</sup>.

[398] L'AHQ-ARQ note également la difficulté du Transporteur à démontrer les gains réels au niveau des pertes de transport à la suite de la construction de nouvelles lignes à 735 kV, bien que cette construction ait été justifiée en grande partie par ces gains<sup>269</sup>.

---

<sup>265</sup> Pièce [A-0051](#), p. 85 à 94.

<sup>266</sup> Pièce [B-0135](#), p. 17.

<sup>267</sup> Pièce [A-0052](#), p. 77.

<sup>268</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0015](#), p. 11 et 12.

<sup>269</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0015](#), p. 11 et 12.

[399] La FCEI appuie la recommandation de l’AHQ-ARQ. Il lui apparaît invraisemblable que le Transporteur se satisfasse de ne pas comprendre un des éléments essentiels de la maîtrise de son réseau, soit la variation des taux de pertes de transport d’une année à l’autre<sup>270</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[400] La Régie rappelle qu’elle ordonnait par sa décision D-2017-021<sup>271</sup> au Transporteur de déposer, au plus tard dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes du réseau de transport.

[401] Dans le cadre du dossier R-4058-2018, le Transporteur a donné suite à cette décision et a déposé l’étude demandée<sup>272</sup> utilisant la Méthode de simulation, afin d’évaluer de façon analytique la variation des pertes<sup>273</sup>. À la suite de la réalisation de cette étude, le Transporteur a identifié des erreurs dans le calcul de son taux de pertes depuis 2006.

[402] Dans le cadre du dossier R-4096-2019, le Transporteur a procédé à la contre-validation du taux de pertes de 2018 et à une nouvelle révision, par la suite, des taux de pertes de transport réels des années 2005 à 2013. En suivi du paragraphe 493 de la décision D-2019-047 quant à la revalidation du taux de pertes de l’année 2005<sup>274</sup>, le Transporteur a revu ce taux à la baisse de 0,18 %<sup>275</sup>.

[403] Tel qu’exprimé dans la décision procédurale D-2021-123<sup>276</sup>, la Régie réitère qu’elle ne remet pas en question la méthode de calcul du taux de pertes dans le présent dossier.

---

<sup>270</sup> Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 2.

<sup>271</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 123.

<sup>272</sup> Dossier R-4058-2018, pièce [B-0031](#), annexe 1.

<sup>273</sup> Dossier R-4058-2018, pièce [B-0013](#), annexe 1, p. 8, section 3.2.

<sup>274</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 116.

<sup>275</sup> Dossier R-4096-2019, pièce [B-0013](#).

<sup>276</sup> Décision [D-2021-123](#), p. 25, par. 123.

[404] La Régie note à cet égard les explications du Transporteur à l'effet que l'exploitant n'est pas en mesure d'identifier les sources des variations, à part les mises en service. En effet, le modèle de l'exploitant du réseau de transport ne permet pas de capter les autres facteurs qui pourraient impacter le taux de pertes, comme une variation sur la production éolienne, une variation sur la charge, ou encore une variation sur la fine pointe.

[405] Dans la suite de tous les travaux effectués au cours des dernières années en vue d'améliorer la robustesse des méthodologies de calcul du taux de pertes, la Régie est d'avis que les efforts doivent être maintenus de la part du Transporteur afin d'améliorer de façon continue et prospective les connaissances au sujet du taux de pertes, dont les causes de ses variations dans le temps, notamment en raison des considérations suivantes :

- Le travail qui reste à faire par l'IREQ en vue de l'automatisation de la Méthode officielle;
- L'impact que pourraient avoir les nouvelles technologies liées à la transition énergétique sur le taux de pertes, dans un contexte où le Transporteur informe que des analyses de l'impact de ces nouvelles technologies sur son réseau sont en cours, dont l'impact à la pointe du réseau<sup>277</sup>;
- La possibilité que, malgré le paragraphe 527 de la décision D-2020-041<sup>278</sup>, les conclusions tirées pour l'année 2016 de l'impact simulé des différents facteurs analysés par le Transporteur dans le cadre de l'étude déposée au dossier R-4058-2018 ne soient plus aussi représentatives de la réalité du réseau de transport au Québec, en raison de la transition énergétique<sup>279</sup>.
- Le développement d'une meilleure compréhension des causes des variations des taux de pertes, lesquelles peuvent avoir un impact sur la tarification des clients du Transporteur.

---

<sup>277</sup> Pièce [B-0049](#), p. 61, R15.1, R15.1.1, R15.2 et R15.2.1.

<sup>278</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 137 et 138, par. 525 à 527.

<sup>279</sup> Pièce [A-0052](#), p. 72 à 75.

[406] La Régie a questionné le Transporteur sur l'opportunité de mettre à jour l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes du réseau de transport<sup>280</sup>. Le Transporteur s'est alors engagé à informer la Régie, dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, sur la pertinence ou l'opportunité de revoir l'étude en fonction des éléments indiqués ci-haut.

**[407] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, sa position quant à la pertinence de faire une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes du réseau de transport ainsi qu'en ce qui a trait à la fréquence à laquelle une telle mise à jour devrait être faite. Advenant que le Transporteur juge qu'une telle mise à jour n'est pas pertinente, la Régie lui demande de soumettre une autre proposition qui pourrait contribuer à identifier les facteurs explicatifs des variations du taux de pertes de transport.**

### 7.5.3 AUTRES SUIVIS DE LA DÉCISION D-2020-041

#### 7.5.3.1 Améliorations du processus de calcul du taux de pertes

##### *Changements depuis 2018 qui permettent un gain en robustesse du processus de calcul du taux de pertes*

[408] En suivi du paragraphe 473 de la décision D-2020-041<sup>281</sup>, le Transporteur présente la mise à jour de l'état d'avancement de ses travaux en lien avec les recommandations des ressources spécialisées en contrôle<sup>282</sup>.

[409] La solution alternative pour les recommandations « C3 – *Optimisation du processus au niveau de la validation de la donnée* » et « C4 – *Amélioration au niveau de la réception et modifications des schémas d'exploitation* » a été complétée à la fin de l'année 2020.

[410] L'échéance d'implantation des recommandations « C3 – *Optimisation du processus au niveau de la validation de la donnée* » et « C4 – *Amélioration au niveau de la réception* »

---

<sup>280</sup> Dossier R-4058-2018, pièce [B-0031](#), annexe 1.

<sup>281</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 126.

<sup>282</sup> Pièce [B-0024](#), p. 5 à 7.



*et modifications des schémas d'exploitation* » via le nouveau système de conduite du réseau de transport d'électricité (SCR-T) est prévue pour la fin de l'année 2024.

[411] La Régie est satisfaite du suivi déposé par le Transporteur relativement à la mise à jour de l'état d'avancement de travaux en lien avec les recommandations des ressources spécialisées en contrôle.

### ***Possibilités offertes par le SCR-T pour le calcul du taux de pertes***

[412] En suivi des paragraphes 481 et 482 de la décision D-2020-041<sup>283</sup>, le Transporteur soumet qu'il souhaite poursuivre le calcul du taux de pertes du réseau de transport avec la Méthode officielle. Il continuera également de comparer les résultats de cette méthode avec la Méthode de simulation développée par l'IREQ, conformément à l'ordonnance exprimée par la décision D-2019-047.

[413] Toutefois, le Transporteur n'exclut pas l'idée de recourir ultérieurement à une autre méthode de calcul comme méthode officielle à la suite de l'implantation du SCR-T. Le cas échéant, le Transporteur en avisera la Régie, fournira des explications au soutien de sa décision et précisera également si la nouvelle méthode nécessite des ajustements aux Tarifs et conditions.

[414] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur à l'égard de la méthode choisie pour calculer le taux de pertes.

[415] Compte tenu du fait que le Transporteur n'exclut pas l'idée de recourir ultérieurement à une autre méthode calcul, **la Régie prend acte de l'engagement du Transporteur de l'aviser s'il anticipait modifier sa méthode de calcul, de fournir des explications et de préciser si la nouvelle méthode nécessite des ajustements aux Tarifs et conditions.**

---

<sup>283</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 128.

### 7.5.3.2 Erreurs et corrections du taux de pertes de transport

#### *Validations des pertes horaires 2019 et suivantes*

[416] En suivi des paragraphes 523 et 524 de la décision D-2020-041<sup>284</sup>, le Transporteur soumet que la validation des données horaires suspectes de l'année 2019 n'a révélé aucune anomalie qui pourrait être considérée comme une erreur dans le calcul des pertes et du taux de pertes de transport<sup>285</sup>.

[417] Le Transporteur est d'avis que la validation quotidienne des données et la mise en place des recommandations des ressources spécialisées en contrôle sont suffisantes pour capter les erreurs ayant un impact réel dans le calcul du taux de pertes de transport. Le Transporteur n'envisage donc pas d'intégrer l'analyse horaire détaillée à son processus annuel de validation et préfère maximiser l'utilisation de ses ressources dans l'application de son processus optimisé. Une mise à jour de sa documentation du processus aux fins de la détermination du taux de pertes n'est donc pas requise.

[418] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur en lien avec la validation horaire du taux de pertes pour l'année 2019. La Régie note que le Transporteur n'envisage pas d'intégrer l'analyse horaire à son processus annuel de validation. À cet égard, la Régie retient qu'il est désormais possible d'identifier rapidement, en amont du processus, et de corriger les mesures potentiellement erronées servant au calcul du taux de pertes<sup>286</sup>.

---

<sup>284</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 137.

<sup>285</sup> Pièce [B-0024](#), p. 9.

<sup>286</sup> Pièce [B-0024](#), p. 16.

### 7.5.3.3 Démarches d'amélioration des modèles de la méthode de simulation

#### *Résultats de la Méthode de simulation*

[419] En suivi des paragraphes 534 de la décision D-2020-041<sup>287</sup> et 448 de la décision D-2019-047<sup>288</sup>, le Transporteur soumet qu'il a réalisé des contre-validations conjointes avec les chercheurs de l'IREQ à l'égard des taux de pertes de transport des années 2019 et 2020, qui sont de 5,21 %<sup>289</sup>.

[420] Pour l'année 2019, le taux de pertes obtenu par la méthode de contre-validation basée sur l'estimateur d'état est de 5,10 %. Pour l'année 2020, celui-ci est de 5,14 %. Selon le Transporteur, la faible différence entre les résultats des deux méthodes pour les deux années confirme la robustesse de la Méthode officielle de calcul du taux de pertes, l'efficience des recommandations des ressources spécialisées en contrôle et que la méthode de contre-validation est bonne.

[421] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur à l'égard des résultats de la Méthode de simulation.

[422] Toutefois, elle s'attend à ce que le Transporteur continue de déposer les résultats de la Méthode de simulation, dans ses prochains dossiers tarifaires, conformément à l'ordonnance contenue au paragraphe 448 de la décision D-2019-047.

#### *Améliorations envisagées*

[423] En suivi des paragraphes 553 et 554 de la décision D-2020-041<sup>290</sup>, le Transporteur soumet que les travaux d'améliorations suggérées pour les modèles utilisés dans la méthode de contre-validation basée sur l'estimateur d'état de l'IREQ sont tous complétés.

---

<sup>287</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 139.

<sup>288</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 105.

<sup>289</sup> Pièce [B-0024](#), p. 10.

<sup>290</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 142.

[424] Ainsi, les données de température par région sont maintenant ajoutées au modèle des pertes par effet Joule pour en améliorer la précision.

[425] Aussi, bien que des travaux au niveau du modèle de la partie du réseau de transport non représentée aient été réalisés, la précision qu'apporte ce nouveau modèle s'avère négligeable, voire pratiquement nulle, pour les taux de pertes annuels. Les chercheurs de l'IREQ ont considéré cette avenue comme non-probante et ne l'ont donc pas retenue.

[426] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur en lien avec les améliorations apportées à la Méthode de simulation.

#### 7.5.4 TAUX DE PERTES AUX FINS DE L'ÉTABLISSEMENT DU TARIF 2021 ET 2022

[427] En conformité avec la décision D-2009-015<sup>291</sup>, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années de pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale.

[428] Le Transporteur demande de fixer pour les années 2021 et 2022 un taux de pertes de 5,3 %, soit un niveau identique à celui fixé pour l'année 2020.

TABLEAU 19  
TAUX DE PERTES DE TRANSPORT POUR LES ANNÉES 2021 ET 2022

Année	Taux de pertes 2021	Taux de pertes 2022
2017	5,38 %	s. o.
2018	5,36 %	5,36 %
2019	5,21 %	5,21 %
2020	s. o.	5,21 %
<b>Taux moyen</b>	<b>5,3 %</b>	<b>5,3 %</b>

Source : pièce [B-0071](#), p. 12, tableau 5.

<sup>291</sup> Dossier R-3669-2008, décision [D-2009-015](#), p. 97.

[429] La Régie constate que le taux de pertes de 5,3 % présenté par le Transporteur pour les années 2021 et 2022 est conforme à la méthodologie qu'elle a retenue dans sa décision D-2009-015. De plus, la Régie rappelle que ces taux de pertes ont fait l'objet de contre-validations du Transporteur conjointement avec les chercheurs de l'IREQ<sup>292</sup>.

**[430] En conséquence, la Régie fixe le taux de pertes de transport pour les années 2021 et 2022 à 5,3 %.**

## 8. COMMERCIALISATION, BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

### 8.1 MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ

[431] Le Transporteur suit le développement de la réglementation dans des juridictions autres que le Québec. Il indique qu'il peut, lorsque pertinent, proposer des modifications aux Tarifs et conditions ou à ses pratiques d'affaires. Le Transporteur mentionne trois développements à cet effet depuis le dépôt de la demande tarifaire 2020 :

- Le réaiguillage<sup>293</sup>;
- La procédure d'automatisation d'activation de la réserve 10 minutes provenant de la zone de réglage du Québec vers la zone de réglage de l'Ontario<sup>294</sup>; et
- La priorisation des transactions de puissance lors des réductions de service qu'il effectue<sup>295</sup>.

[432] En lien avec cette dernière, le Transporteur précise que le 1<sup>er</sup> mai 2021, il a mis en place une procédure pour ses clients du service de transport leur permettant de prioriser leurs transactions de puissance lors des réductions de service effectuées par le Transporteur.

---

<sup>292</sup> Pièce [B-0024](#), p. 10.

<sup>293</sup> Pièce [B-0071](#), p. 5.

<sup>294</sup> Pièce [B-0071](#), p. 5.

<sup>295</sup> Pièce [B-0071](#), p. 6.

## 8.2 RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE

[433] Le Transporteur rencontre périodiquement ses clients et les sonde afin d'identifier leurs attentes et d'évaluer leur satisfaction. Depuis le dépôt de sa demande tarifaire 2020, le Transporteur a tenu deux rencontres dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport prévu à l'Appendice K des Tarifs et conditions, soient les 24 et 25 septembre 2020 ainsi que les 3 et 4 juin 2021, en français et en anglais. Le Transporteur a déposé, le 19 mai 2021, un rapport sur les rencontres tenues en 2020<sup>296</sup>. Le rapport sur les rencontres de 2021 sera déposé au début de l'année 2022.

## 8.3 BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

[434] Les besoins des services de transport long terme, incluant les pertes de transport, se composent :

- de la pointe normalisée de 38 494 MW pour le service d'alimentation de la charge locale et de 4 669 MW pour le service de transport de point à point annuel ferme pour 2021;
- de la prévision de 39 401 MW pour le service d'alimentation de la charge locale et de 4 697 MW pour le service de transport de point à point annuel ferme pour 2022<sup>297</sup>.

[435] Ces prévisions de long terme entrent directement dans la détermination du tarif annuel de transport.

[436] Pour déterminer ses besoins du service de transport de point à point de long terme<sup>298</sup> de 2021 qui s'établissent à 4 669 MW, le Transporteur tient compte des réservations de long terme du Producteur de 4 135 MW, des besoins des autres clients de 534 MW et des pertes de transport. Pour déterminer ses besoins du service de transport de point à point de long terme de 2022 qui s'établissent à 4 697 MW, le Transporteur tient compte des

---

<sup>296</sup> [Rapport du Transporteur à la Régie de l'énergie dans le cadre du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport](#), Rencontres du 24 et du 25 septembre 2020.

<sup>297</sup> Pièce [B-0071](#), p. 11, tableau 4. Note : La pointe normalisée de 2021 sert de prévision pour cette année.

<sup>298</sup> Pièce [B-0071](#), p. 11.

réservations de long terme du Producteur de 4 163 MW, des besoins des autres clients de 534 MW et des pertes de transport.

[437] Le Transporteur dépose aussi des tableaux présentant les réservations à long terme, incluant les pertes de transport, servant à l'établissement des besoins décrits ci-dessus<sup>299</sup>.

[438] Pour l'année 2022, le Transporteur estime les besoins des services de transport de point à point à court terme dans le cadre du service horaire à 6,0 TWh, en se basant sur les deux dernières années complétées, mais en excluant l'année 2020 en raison des résultats atypiques engendrés par la Pandémie. Les années de référence utilisées pour cette prévision sont donc 2018 et 2019<sup>300</sup>.

[439] Les revenus des services de transport ainsi que les montants concernant le cavalier sont présentés au tableau suivant.

TABLEAU 20  
REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT (M\$)

Services de transport	2019 Réal	2020 Réal	2021 Prévision *	2022 Prévision
<b>Revenus</b>	<b>3 429,0</b>	<b>3 422,6</b>	<b>3 310,9</b>	<b>3 323,3</b>
<b>Charge locale</b>	<b>3 009,9</b>	<b>3 021,9</b>	<b>2 905,1</b>	<b>2 923,9</b>
<b>Point à point</b>	<b>419,1</b>	<b>400,7</b>	<b>405,7</b>	<b>399,4</b>
Producteur	373,8	357,9	362,9	356,4
Distributeur	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	45,4	42,8	42,8	43,0
<b>Point à point à long terme</b>	<b>366,6</b>	<b>363,9</b>	<b>352,3</b>	<b>348,5</b>
Producteur	324,6	322,2	312,1	308,9
Distributeur	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	42,0	41,7	40,3	39,6
<b>Point à point à court terme</b>	<b>52,5</b>	<b>36,8</b>	<b>53,4</b>	<b>50,8</b>
Producteur	49,2	35,7	50,9	47,4
Distributeur	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	3,4	1,1	2,5	3,4
<b>Cavalier</b>	<b>-16,8</b>	<b>-26,0</b>	<b>8,6</b>	<b>0,0</b>
<b>Charge locale</b>	<b>-14,9</b>	<b>-23,2</b>	<b>7,7</b>	<b>0,0</b>
<b>Point à point à long terme</b>	<b>-1,8</b>	<b>-2,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,0</b>
Producteur	-1,6	-2,5	0,8	0,0
Distributeur	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	-0,2	-0,3	0,1	0,0

Source : Pièce [B-0071](#), p. 15, tableau 8.

<sup>299</sup> Pièce [B-0071](#), p. 13, tableaux 6 et 7.

<sup>300</sup> Pièce [B-0071](#), p. 14.

[440] Pour l'année 2020, les revenus des services de transport de point à point réels atteignent 400,7 M\$, en baisse de 12,2 M\$ par rapport aux revenus prévus de 412,9 M\$. Le Transporteur justifie cette baisse des revenus par le contexte de la Pandémie et d'une baisse du tarif en 2020.

### *Opinion de la Régie*

[441] **La Régie retient, aux fins de détermination des tarifs 2021 et 2022, les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale et le service de point à point de long terme.**

## **8.4 COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT**

[442] En suivi de la décision D-2014-035<sup>301</sup>, le Transporteur précise le solde projeté du compte d'écart des services de transport de point à point, dont un montant de -3,2 M\$ pour l'année 2019 et de 11,8 M\$ pour les premiers mois de l'année 2020. Ces montants incluent 1,1 M\$ pour l'année 2019 et 0,8 M\$ pour l'année 2020 en pénalités facturées liées à l'exploitation, selon les articles 13.7 d) et 14.5 des Tarifs et conditions. Le reste est associé aux écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point.

[443] Le solde projeté du compte d'écart est présenté au tableau suivant.

---

<sup>301</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 137, par. 643.



TABLEAU 21  
SOLDE DU COMPTE D'ÉCART (M\$)

<b>Année 2019</b>	
Prévision	404,9
Prévision révisée	415,9
Écart : prévision révisée	-11,0
(montant considéré pour le cavalier 2020)	
Réel	419,1
Écart : prévision révisée - réel	-3,2
Écart : montant considéré pour le cavalier 2020 - montant réel pour le cavalier 2020	
<b>Total 2019</b>	<b>-3,2</b>
<b>Année 2020</b>	
Prévision	412,9
Réel	400,7
Écart : prévision - réel	12,2
Intérêt*	-0,4
<b>Total 2020 : écart + intérêt</b>	<b>11,8</b>
<b>Solde ** : total 2019 + total 2020</b> <b>(montant à considérer pour le cavalier 2021)</b>	<b>8,6</b>
<p>* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2019 portant intérêt au taux moyens des obligations 3 ans</p> <p>** Solde positif du compte d'écart donnant lieu à un cavalier portant un signe positif qui sera appliqué en augmentation des tarifs des services à long terme.</p>	

Source : Pièce [B-0071](#), p. 16, tableau 9.

[444] La Régie approuve le solde projeté de 8,6 M\$ du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point. Elle constate que ce solde est établi conformément à la méthodologie approuvée par ses décisions [D-2007-08](#)<sup>302</sup> et [D-2008-019](#)<sup>303</sup>.

<sup>302</sup> Dossier R-3605-2006, décision [D-2007-08](#), p. 63 et 64.

<sup>303</sup> Dossier R-3640-2007, décision [D-2008-019](#), p. 30 et 31.

## 8.5 ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR

[445] Le Transporteur présente l'évaluation de la contribution requise du Distributeur pour les années 2021 et 2022. Aucune contribution ne serait requise pour 2021, alors qu'une contribution de 960 M\$ est prévue pour 2022, tel que présenté au tableau suivant.

**TABLEAU 22**  
**ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE**  
**DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2022**

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts - Mars 2021 <sup>1</sup>	Écart entre l'allocation max. et les coûts
		MW	en M\$	en M\$	en M\$
		(1)	(2)	(3)	(4) = (2) - (3)
<b>CHARGES</b>					
D-2015-022	Nouveau poste Judith Jasmin à 735-120-25 kV - section stratég. et lignes*	0,0	-	0,1	(0,1)
D-2016-013	Nouveau poste St-Jean à 315-25 kV - volet ligne	0,0	-	0,3	(0,3)
D-2016-106	Nouvelle ligne 120 kV Langlois - Vaudreuil-Soulanges	0,0	-	0,6	(0,6)
D-2016-130	Nouvelle ligne 120 kV Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur	0,0	-	2,1	(2,1)
À venir	Conversion de l'Axe Saraguay-Aqueduc - Volet lignes et postes sources	0,0	-	2,6	(2,6)
-65 M\$	Poste Bout-de-l'île – reconstruction du jeu de barre à 315 kV	0,0	-	5,9	(5,9)
-65 M\$	Construction du nouveau poste de Saint-Agapit à 120-25 kV	5,2	3,5	19,1	(15,6)
-65 M\$	Conversion de l'Axe Saraguay-Aqueduc - Volet modifications au poste Rockfield	24,4	16,4	5,7	10,7
-65 M\$	Conversion de l'Axe Saraguay-Aqueduc - Volet remplacement d'équipements au poste Hampstead	10,0	6,7	12,8	(6,1)
-65 M\$	Poste de Saint-Bruno-de-Montarville - Ajout d'un 3e transformateur à 315-25 kV	70,7	47,4	13,9	33,5
-65 M\$	Poste de St-Polycarpe à 120-25 kV - Reconstruction et augmentation de capacité	13,0	8,7	2,7	6,0
-65 M\$	Poste Anne-Hébert à 315-25 kV - ajout 3e transformateur - volet ligne**	0,0	-	0,2	(0,2)
-65 M\$	Réseau Chaudière 69 kV – Conversion des lignes à 120 kV	0,0	-	7,0	(7,0)
-65 M\$	Poste Sainte-Germaine à 120-25 kV – Ajout d'un système de stockage d'énergie	2,3	1,5	7,1	(5,6)
-65 M\$	Poste de Saraguay – Raccordement du circuit 3049 au poste Saraguay et remplacement de deux disjoncteurs à 315 k	0,0	-	3,1	(3,1)
-65 M\$	Raccordement de clients du Distributeur	232,0	155,7	10,5	145,1
<b>Total Charges</b>		<b>357,6</b>	<b>239,9</b>	<b>93,7</b>	<b>146,3</b>
<b>RESSOURCES</b>					
D-2007-141	1er AO éolien 2003-05			-	-
D-2010-165	2e AO éolien 2005-03			-	-
D-2014-045	3e AO éolien 2009-02			-	-
D-2017-025	4e AO éolien 2013-01			-	-
Décret 2014-02	Gré à gré (Décret 2014-02)			-	-
<b>Total Ressources</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Total Charges + Ressources</b>		<b>357,6</b>	<b>239,9</b>	<b>93,7</b>	<b>146,3</b>
<b>Solde cumulatif de 2006 à 2021</b>					<b>(968,1)</b>
<b>Plus les coûts d'exploitation et d'entretien (15% jusqu'en 2015, puis 19%)</b>					<b>(138,2)</b>
<b>Contribution requise du Distributeur</b>					<b>(960,0)</b>

Note 1: Projets confirmés en date du 30 avril, selon les processus en vigueur dans l'entreprise (D-2020-041, par. 660).

\*Mise en service de la section satellite en 2019.

\*\*Volet poste mis en service en 2020.

Source : pièce [B-0071](#), p. 19, tableau 12.

[446] Le tableau précédent considère, à la ligne « Solde cumulatif de 2006 à 2021 », l'application de l'agrégation charges-ressources prévue au nouvel article 3 de la section C de l'Appendice J. Ce nouvel article a été approuvé et mis en vigueur le 27 mai 2021 par la décision D-2021-068<sup>304</sup>, qui portait sur les Tarifs et conditions examinés dans le cadre du dossier R-3888-2014.

[447] Dans sa décision D-2015-209<sup>305</sup>, rendue dans ce même dossier, la Régie a retenu une méthodologie s'appliquant aux projets pour lesquels elle avait réservé sa décision, soit des projets de ressources. Dans sa décision D-2020-146<sup>306</sup>, la Régie demandait au Transporteur de déposer les informations relatives à la détermination de la contribution additionnelle découlant des dispositions de la décision D-2015-209 dans le prochain dossier tarifaire.

[448] Ainsi, en lien avec cette contribution additionnelle, le Transporteur calcule un solde cumulatif des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale depuis 2006 (le Solde cumulatif charges-ressources), dont le détail est présenté à l'annexe 1 de la pièce B-0071<sup>307</sup>, et le comptabilise en 2022, au montant de 968,1 M\$, avant la considération des coûts d'exploitation et d'entretien (CEE).

[449] Pour justifier la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources en 2022, le Transporteur réfère à l'extrait suivant des Tarifs et conditions :

*« Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal établi conformément à la section E ci-dessous, tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces ajouts visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle) »<sup>308</sup>.*

[450] Le Transporteur souligne que le texte des Tarifs et conditions fait référence aux ajouts mis en service pour une année complète. Compte tenu du fait que l'agrégation charges-ressources a été mise en vigueur au cours de l'année 2021, le Transporteur soumet

---

<sup>304</sup> Dossier R-3888-2014, décision [D-2021-068](#).

<sup>305</sup> Dossier R-3888-2014, décision [D-2015-209](#), p. 45 à 49.

<sup>306</sup> Dossier R-3888-2014, décision [D-2020-146](#), p. 27.

<sup>307</sup> Pièce [B-0071](#), p. 25 à 43.

<sup>308</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), Appendice J, section C, art. 3, par. 1, p. 189.

que la nouvelle méthodologie approuvée par la Régie devrait être appliquée de manière prospective, sur une année complète, soit pour l'année tarifaire 2022.

[451] Le Transporteur ajoute que les données réelles requises pour déterminer la contribution à verser par le Distributeur seront disponibles au 31 décembre 2022 et que l'agrégation charges-ressources annuelle pour l'année 2022 permet d'utiliser le solde cumulatif des charges et des ressources incluant le solde annuel en 2022<sup>309</sup>.

[452] En audience, le Transporteur rappelle que le forum identifié par la Régie pour la détermination de la contribution additionnelle est le dossier tarifaire suivant la décision du dossier R-3888-2014 Phase 2, tel que mentionné dans la décision D-2020-146<sup>310</sup>. Le Transporteur plaide que l'examen de l'année 2021 au présent dossier tarifaire est une situation exceptionnelle et qu'en temps normal, l'examen ne couvrirait que l'année 2022. Le cycle tarifaire auquel la décision D-2020-146 s'insère favorise la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources en décembre 2022<sup>311</sup>.

[453] De plus, la comptabilisation au 31 décembre 2022 favoriserait le respect du principe de la stabilité tarifaire en vue du prochain recalibrage des charges d'exploitation. Le Transporteur explique qu'il anticipe une hausse importante de ses charges d'exploitation pour le dossier tarifaire 2023. Le Transporteur soumet donc que la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources en 2022 aurait un plein impact en 2023 et pourrait ainsi amoindrir l'impact de la hausse anticipée de ses charges d'exploitation, favorisant la stabilité des tarifs pour ses clients<sup>312</sup>.

[454] L'AQCIE-CIFQ réfère à l'extrait suivant des Tarifs et conditions<sup>313</sup> :

*« Les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charges-ressources annuelle sont cumulés d'une année à l'autre, ce qui permet, le cas échéant, de couvrir un solde négatif lors d'une année subséquente. Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée*

---

<sup>309</sup> Pièce [B-0088](#), R7.6, p. 27.

<sup>310</sup> Décision [D-2020-146](#), p. 27, par. 99 et 100.

<sup>311</sup> Pièce [B-0135](#), p. 13.

<sup>312</sup> Pièces [A-0038](#), p. 153 et 154, et [B-0135](#), p. 13 et 14.

<sup>313</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), Appendice J, section C, art. 3, par. 3, p. 191.

*du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année »<sup>314</sup>.*

[455] Puisqu'au terme de l'année 2021, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif d'un montant de 1 134 M\$, l'intervenant soumet que le Distributeur devrait verser cette contribution au Transporteur au plus tard le 31 décembre 2021<sup>315</sup>.

[456] L'AQCIE-CIFQ soumet qu'il n'existe aucune exigence dans les Tarifs et conditions qui soutient la position du Transporteur d'attendre l'écoulement d'une année complète depuis l'entrée en vigueur du nouvel article 3 de la section C de l'Appendice J avant de percevoir la contribution du Distributeur résultant de la comptabilisation du Solde charges-ressources depuis 2006<sup>316</sup>.

[457] Le Transporteur reconnaît que les Tarifs et conditions ne réfèrent pas spécifiquement à une année complète de 12 mois, mais réitère qu'il s'agit d'une agrégation charges-ressources annuelle et que la décision D-2021-068 qui a été rendue en cours d'année devrait donc être appliquée prospectivement<sup>317</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[458] La Régie doit déterminer à partir de quelle année l'agrégation charges-ressources annuelle prévue à l'article 3 de la section C de l'Appendice J doit s'appliquer afin de comptabiliser le Solde cumulatif charges-ressources découlant de l'application de la méthodologie retenue dans la décision D-2015-209 aux projets pour lesquels la Régie a rendu une décision sous réserve<sup>318</sup>.

[459] La Régie rappelle que la méthodologie retenue dans la décision D-2015-209 visait à répondre à des préoccupations exprimées dans des décisions remontant jusqu'à 2007. En effet, dès le premier dossier d'intégration de parcs éoliens au réseau de transport, la Régie,

---

<sup>314</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0048](#), p. 15, et [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 7.

<sup>315</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 7.

<sup>316</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0077](#), p. 8.

<sup>317</sup> Pièce [A-0055](#), p. 92 à 100.

<sup>318</sup> Dossiers R-3777-2011, décision [D-2012-059](#), p. 79, R-3742-2010, décision [D-2011-166](#), p. 8 et 9, R-3836-2013, décision [D-2014-045 Motifs](#), p. 23, R-3926-2015, décision [D-2015-119](#), p. 21, et R-3978-2016, décision [D-2017-025](#), p. 22 et 23.

par sa décision D-2007-141<sup>319</sup>, a soulevé une problématique au niveau de la neutralité tarifaire de ce type de projet. Ainsi, la décision D-2015-209 prévoit que l'agrégation des projets d'ajouts réalisés pour la charge locale, menant à l'évaluation de la contribution requise du Distributeur, ne vise plus seulement les projets de charges, mais inclut aussi les projets de ressources.

[460] Le Transporteur soumet que le Solde cumulatif charges-ressources doit être comptabilisé au 31 décembre 2022 alors que l'AQCIE-CIFQ soutient plutôt que la contribution afférente doit être versée par le Distributeur au 31 décembre 2021 et ainsi diminuer la base de tarification du Transporteur de l'année tarifaire 2022.

[461] Tel que souligné par le Transporteur, le texte des Tarifs et conditions ne comprend pas de disposition transitoire spécifiant le moment où le Solde cumulatif charges-ressources doit être exigé du Distributeur. Dans ce contexte, la Régie doit s'en remettre au texte des Tarifs et conditions.

[462] Les passages pertinents de la section C de l'Appendice J se lisent comme suit :

*« Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal établi conformément à la section E ci-dessous, tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces ajouts visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle). [...]*

[...]

*Les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charges-ressources annuelle sont cumulés d'une année à l'autre, ce qui permet, le cas échéant, de couvrir un solde négatif lors d'une année subséquente. Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année »<sup>320</sup>. [nous soulignons]*

<sup>319</sup> Dossier R-3631-2007, décision [D-2007-141](#), p. 24 à 26.

<sup>320</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), Appendice J, section C, art. 3, p. 189 et 191.

[463] Ainsi, l'agrégation charges-ressources annuelle doit tenir compte de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service dans une année et de l'ensemble de la croissance des charges que ces ajouts visent à alimenter sur une période de 20 ans.

[464] Le moment du versement de la contribution du Distributeur est prévu au dernier paragraphe de l'article 3 de la section C de l'Appendice J des Tarifs et conditions. Selon cette disposition, si au terme d'une année, le solde cumulé de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution calculée selon les dispositions prévues aux Tarifs et conditions doit être versée par le Distributeur au plus tard le 31 décembre de l'année en question.

[465] La Régie partage la position de l'AQCIE-CIFQ à l'effet que le texte de l'article 3 de la section C de l'Appendice J ne prévoit aucune exigence justifiant d'attendre l'écoulement d'une année complète à compter de l'entrée en vigueur des modifications apportées à l'agrégation charges-ressources annuelle. En effet, le texte prévoit que la contribution du Distributeur est établie « *au terme d'une année* » et que dans le cas d'un solde cumulé négatif, la contribution doit être versée au plus tard le 31 décembre de l'année.

[466] Selon la Régie, l'application immédiate de la nouvelle méthodologie pour comptabiliser, au terme de l'année tarifaire 2021, le Solde cumulé charges-ressources, ne constitue pas un accroc au principe de l'application prospective des modifications apportées aux Tarifs et conditions. En effet, la Régie souligne que l'article 3 de la section C de l'Appendice J vise essentiellement à déterminer la contribution qui doit être versée par le Distributeur au terme d'une année, soit au 31 décembre de l'année en question. Le versement de cette contribution se réalise donc postérieurement à la mise en vigueur de la nouvelle méthodologie en date du 21 mai 2021.

[467] La Régie convient avec le Transporteur que le fait d'exiger le versement du Solde cumulé charges-ressources au terme de l'année 2021 impliquerait nécessairement de prendre en compte tous les ajouts au réseau mis en service pour une période antérieure à la mise en vigueur de l'agrégation charges-ressource annuelle et non seulement les ajouts au réseau liés aux projets de charges, selon la méthodologie en vigueur avant le 21 mai 2021.

[468] Cependant, la Régie rappelle que la prise en compte de tous les ajouts au réseau mis en service avant la mise en vigueur de l'article 3 de la section C de l'Appendice J est inévitable, que le Solde cumulé charges-ressources soit comptabilisé au terme de l'année 2021 ou 2022. En effet, la Régie souligne qu'afin de prendre en compte tous les projets qui

ont fait l'objet d'une décision prise sous réserve, le Solde cumulatif charges-ressources devra, dans tous les cas, être déterminé en fonction de l'agrégation charges-ressources annuelle appliquée à toutes les années depuis 2006, incluant donc l'année 2021.

[469] Le Transporteur soumet également que la Régie devrait déterminer le moment de la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources comme si elle établissait les tarifs du Transporteur selon le cycle tarifaire habituel.

[470] La Régie reconnaît que l'enjeu du moment de la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources aurait pu se présenter différemment si la demande tarifaire du Transporteur pour l'année tarifaire 2021 avait déjà fait l'objet d'une décision finale. Or, le Transporteur n'a pas été en mesure de déposer son dossier tarifaire 2021 dans les délais habituels, compte tenu des incertitudes à l'égard du cadre financier liées à la Pandémie. Le Transporteur a ainsi reporté le dépôt de sa demande tarifaire 2021 au mois de juillet 2021, simultanément avec sa demande tarifaire 2022<sup>321</sup>.

[471] La décision du Transporteur de reporter le dépôt du dossier tarifaire 2021 a eu pour conséquence que les tarifs de transport pour l'année 2021 n'étaient toujours pas fixés par la Régie au moment du dépôt du dossier R-4167-2021 en juillet 2021.

[472] La Régie est d'avis que l'année de la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources doit être déterminée en fonction du contexte tarifaire actuel et non pas en prenant en considération un cycle tarifaire qui ne s'est pas réalisé.

[473] Enfin, tel que mentionné précédemment, le Transporteur invoque le respect du principe de la stabilité tarifaire afin de justifier la comptabilisation du Solde cumulatif charges-ressources au 31 décembre 2022.

[474] La Régie est d'avis que l'argument de la stabilité tarifaire doit être écarté aux fins de la présente décision. D'abord, la proposition du Transporteur de comptabiliser le Solde cumulatif charges-ressources en 2022 plutôt qu'en 2021 aurait pour effet de priver les clients du service de transport du bénéfice d'une réduction des tarifs de transport dès l'année tarifaire 2022, réduction qui demeurerait lors des années subséquentes. De l'avis de la Régie, cette proposition du Transporteur n'est pas équitable pour la clientèle. Ensuite, l'argument repose sur un scénario de hausse anticipée des charges d'exploitation pour le

---

<sup>321</sup> Dossier R-4137-2020, pièce [A-0004](#).



dossier tarifaire 2023 dont la Régie ne peut mesurer l'ampleur à ce jour. Dans le cas où l'augmentation des revenus requis pour l'année 2023 serait susceptible de provoquer un choc tarifaire, le Transporteur pourra, s'il le juge opportun, présenter une solution afin de lisser l'impact tarifaire dans le temps.

[475] **Compte tenu de ce qui précède, la Régie détermine que le Solde cumulatif charges-ressources depuis 2006 doit être comptabilisé au 31 décembre 2021.**

## 9. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

[476] Le Transporteur rappelle que les revenus requis de l'année témoin 2022 sont établis selon deux méthodes distinctes, une portion étant établie selon la Formule d'indexation et une portion étant établie en coût de service. Il précise que l'exercice de répartition du coût de service s'inscrit dans la continuité de la méthode de répartition reconnue par la Régie, mais que dans le contexte du MRI, certains ajustements ont été apportés. Il ajoute que les résultats qui en découlent sont présentés à titre indicatif, la répartition du coût de service usuelle se faisant aux années de recalibrage.

[477] Le Transporteur prévoit une modification à sa répartition du coût de service, pour y intégrer un facteur de répartition de la nouvelle rubrique proposée pour le CÉR – Contribution du Producteur – Projet de la Romaine.

[478] Considérant que la Régie a rejeté la création de ce CÉR à la section 6.6.1, il n'y a aucun facteur de répartition à y associer. **Par conséquent, la Régie rejette la modification proposée à la répartition du coût de service.**

[479] La Régie note l'affirmation du Transporteur à l'effet que la répartition du coût de service usuelle se fera à l'année de recalibrage. Elle s'attend ainsi à ce que cette répartition usuelle soit déposée au prochain dossier tarifaire.

[480] Par ailleurs, en conformité avec la décision D-2021-123, le Transporteur dépose un suivi sur la répartition du coût de la MES associée à la ligne 7005 à 735 kV reliant les postes de Lévis et de la Nicolet. Ce sujet sera traité dans le cadre du volet 2 du présent dossier.

## 10. TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

[481] Les tarifs de transport sont établis en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport, incluant les pertes de transport. Aux fins de ce calcul, les revenus de transport à court terme sont déduits des revenus requis.

[482] Lors du dépôt de la demande tarifaire, le Transporteur prévoyait des revenus requis de 3 311 M\$ pour 2021 et de 3 323,2 M\$ pour 2022 ainsi que des revenus de transport à court terme s'élevant à 53,4 M\$ en 2021 et à 50,8 M\$ en 2022. Les besoins de transport de long terme s'établissent quant à eux à 43 163 MW en 2021 et à 44 098 MW en 2022.

[483] Selon le Transporteur, le tarif annuel projeté pour 2021 s'établit ainsi à 75,47 \$/kW/an, ce qui représente, sans considération du cavalier, une diminution de 3,3 % par rapport au tarif 2020 de 78,06 \$/kW/an. La facture de la charge locale pour l'année 2021 est ainsi évaluée à 2 905,1 M\$.

[484] Le Transporteur calcule que le tarif annuel projeté pour 2022 s'établirait quant à lui à 74,21 \$/kW/an, ce qui représente, sans considération du cavalier, une diminution de 1,7 % par rapport au tarif proposé pour l'année 2021. Le Transporteur évalue ainsi la facture de la charge locale à 2 923,9 M\$ pour l'année tarifaire 2022.

[485] Dans sa demande interlocutoire du 14 décembre 2021, le Transporteur dépose les données menant à l'établissement des tarifs 2022 tenant compte de la mise à jour de décembre 2021 du CMPC. Le tarif annuel de l'année 2022 ajusté en conséquence s'établit désormais à 74,59 \$/kW/an et est déclaré provisoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 par la décision D-2021-169<sup>322</sup>. La facture de la charge locale s'établit quant à elle à 2 938,9 M\$ pour 2022.

[486] Les tarifs annuels, mensuels, hebdomadaires, quotidiens ou horaires sont applicables aux services de transport de point à point et s'établissent à partir du tarif annuel.

---

<sup>322</sup> Décision [D-2021-169](#).

[487] Compte tenu de l'ensemble des conclusions de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel de 2021 à 75,41 \$/kW/an et celui de 2022 à 72,09 \$/kW/an. Le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale, pour sa part, est estimé à 2 902,8 M\$ en 2021, avant application du cavalier et à 2 840,6 M\$ en 2022.

[488] Ces estimations représentent une diminution de 3,9 % pour le tarif annuel 2021 par rapport à celui de 2020 et une diminution de 4,4 % pour le tarif annuel 2022 par rapport à celui estimé pour 2021.

**[489] La Régie ordonne au Transporteur de déposer les tarifs ajustés en fonction des conclusions de la présente décision, au plus tard le 6 mai 2022, à 12 h.**

### *Cavalier*

[490] Le Transporteur propose l'application d'un cavalier pour l'année 2021 sur la base du solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point, ainsi que de la prévision des besoins de transport de long terme.

**[491] La Régie approuve la proposition du Transporteur et fixe le cavalier à 0,20 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à 7,7 M\$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2021.**

### *Tarifs des services complémentaires*

[492] En ce qui a trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le Distributeur est responsable de la fourniture des services complémentaires qui y seront associés.

[493] Pour l'établissement des tarifs applicables aux services de transport de point à point, le Transporteur tient compte, pour les services suivants, de leur valeur et des besoins de transport de 43 163 MW en 2021 et de 44 098 MW en 2022.

[494] Les valeurs de chacun de ces services, ainsi que les tarifs annuels des services complémentaires pour l'année témoin 2021, s'élèvent respectivement à :

- 13,4 M\$ et 0,31 \$/kW/an pour le service de réglage de tension;
- 13,5 M\$ et 0,31 \$/kW/an pour le service de réglage de fréquence;
- 49,7 M\$ et 1,15 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve tournante;
- 24,8 M\$ et 0,57 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve arrêtée.

[495] Les valeurs de chacun de ces services, ainsi que les tarifs annuels des services complémentaires pour l'année témoin 2022, s'élèvent respectivement à :

- 13,4 M\$ et 0,30 \$/kW/an pour le service de réglage de tension;
- 13,5 M\$ et 0,31 \$/kW/an pour le service de réglage de fréquence;
- 49,7 M\$ et 1,13 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve tournante;
- 24,8 M\$ et 0,56 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve arrêtée.

**[496] La Régie fixe les tarifs des services complémentaires, tels que proposés par le Transporteur et reproduits ci-dessus.**

## 11. CONTRIBUTION POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

### 11.1 ALLOCATION MAXIMALE

[497] L'allocation maximale proposée par le Transporteur pour l'année 2022 est de 630 \$/kW pour les ajouts au réseau et correspond à la valeur actualisée du coût annuel de transport sur une période de 20 ans, duquel sont retranchés les CEE ainsi que la taxe sur les services publics.

[498] Cette allocation sera mise à jour en fonction du tarif résultant de la décision sur le fond et selon la méthodologie reconnue.

[499] **La Régie autorise la mise à jour de l'allocation maximale, en fonction des ajustements découlant de l'ensemble des conclusions de la présente décision.**

[500] **Elle demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 6 mai 2022, à 12 h, le montant de l'allocation maximale ajusté en conséquence.**

## **11.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS**

### **11.2.1 SUIVI DE L'ÉVOLUTION DES COÛTS DES POSTES DE DÉPART**

[501] Le Transporteur propose d'ajuster, pour 2022, les contributions pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW selon la méthodologie approuvée par la décision D-2008-036<sup>323</sup>.

[502] Le Transporteur présente, au tableau suivant, l'indice de croissance du coût des postes de départ (ICPD), obtenu pour l'année 2020, qui s'élève à 160,3 et l'indice canadien des prix à la consommation (IPC) qui s'élève à 139,9 pour la même année. L'ICPD aurait connu de 2001 à 2020 une croissance 1,51 fois plus rapide que l'IPC. Le Transporteur projette cette tendance à la prévision de l'IPC pour les années 2021 et 2022.

---

<sup>323</sup> Dossier R-3626-2007, décision [D-2008-036](#), p. 12 et 13.

TABLEAU 23  
CROISSANCE DES COÛTS DE 2001 À 2020

Type de coûts	IPC		Coût des postes de départ	
	Variation en %	Indice 2001=100	Variation en %	Indice 2001=100
2001	-	100,0	-	100,0
2002	2,2	102,2	2,5	102,5
2003	2,8	105,1	3,5	106,1
2004	1,8	107,0	4,0	110,3
2005	2,2	109,3	4,3	115,1
2006	2,0	111,5	4,7	120,4
2007	2,2	113,9	4,5	125,9
2008	2,3	116,6	8,1	136,0
2009	0,3	116,9	0,4	136,6
2010	1,8	119,0	2,9	140,6
2011	2,9	122,5	1,2	142,3
2012	1,5	124,3	4,0	147,9
2013	0,9	125,4	0,6	148,8
2014	2,0	127,9	-0,9	147,4
2015	1,1	129,3	2,3	150,8
2016	1,4	131,2	1,7	153,3
2017	1,6	133,3	2,0	156,4
2018	2,3	136,3	4,8	163,9
2019	1,9	138,9	-2,0	160,5
2020	0,7	139,9	-0,1	160,3
2021 P	2,5	143,4	3,8	166,4
2022 P	2,0	146,2	3,1	171,5

P : Prévission d'Hydro-Québec de l'IPC et prévission du Transporteur du coût des postes de départ.

Source : Pièce [B-0072](#), p. 8, tableau 4.

[503] Le Transporteur précise qu'une majoration de 6,9 % du niveau de la contribution maximale autorisée en 2020 serait ainsi appropriée pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW pour l'année 2022<sup>324</sup>.

[504] Quant à la contribution maximale pour les postes de départ des centrales de plus de 250 MW, le Transporteur maintient qu'il ne dispose toujours pas d'information nouvelle qui lui serait utile pour justifier un ajustement de la contribution pour l'année 2022<sup>325</sup>. Il propose de la maintenir à son niveau actuel.

<sup>324</sup> Pièce [B-0072](#), p. 9.

<sup>325</sup> Pièce [B-0072](#), p. 9.

[505] Le Transporteur présente, au tableau suivant, les contributions proposées pour 2022 pour les postes de départ.

TABLEAU 24  
CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2022  
POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS

Contributions maximales pour les postes de départ			Contributions en vigueur depuis le 14 mai 2020	Contributions proposées pour 2022
Niveau de puissance installée	Propriété	Tension nominale		
Centrales de moins de 250 MW	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	73 \$/kW	77 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	114 \$/kW	123 \$/kW
		Plus de 120 kV	196 \$/kW	209 \$/kW
	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	61 \$/kW	65 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	96 \$/kW	103 \$/kW
		Plus de 120 kV	165 \$/kW	176 \$/kW
Centrales de 250 MW et plus	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	36 \$/kW	36 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	57 \$/kW	57 \$/kW
		Plus de 120 kV	99 \$/kW	99 \$/kW
	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	30 \$/kW	30 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	48 \$/kW	48 \$/kW
		Plus de 120 kV	83 \$/kW	83 \$/kW
Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 240 \$/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec et 202 \$/kW pour les parcs éoliens appartenant à Hydro-Québec, quels que soient la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien.				
Dans le cas d'une centrale photovoltaïque, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée pour le poste de départ ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 168 \$/kW pour les centrales photovoltaïques n'appartenant pas à Hydro-Québec et 141 \$/kW pour les centrales photovoltaïques appartenant à Hydro-Québec, quelle que soit la tension à laquelle est raccordée la centrale photovoltaïque et le palier de puissance de la centrale photovoltaïque.				

Source : Pièce [B-0072](#), p. 17, tableau 7.

[506] En réponse à une DDR, le Transporteur précise que de 2009 à 2020, l'indexation annuelle moyenne de la contribution maximale des postes de départ de moins de 250 MW a été de 3,7 % alors que la moyenne annuelle pour l'ICPD réel durant la même période était de 1,4 %. La différence s'explique notamment par le fait que la contribution maximale est mise à jour à partir de données projetées pour l'IPC. Lorsque l'IPC réel diffère de l'IPC

projeté, il en résulte un écart entre la contribution calculée au moment de la demande tarifaire et l'ICPD réel observé une fois que l'IPC réel est connu. La contribution maximale n'est toutefois pas corrigée de façon rétroactive, de telle sorte que la mise à jour de la contribution, l'année suivante, se fait à partir du montant déjà approuvé et en vigueur<sup>326</sup>.

[507] Ainsi, la contribution maximale demandée pour les postes de départ de 120 kV et plus n'appartenant pas à Hydro-Québec est de 209 \$/kW en 2022. Or, si la méthode d'indexation proposée par le Transporteur pour les réseaux collecteurs dans le présent dossier avait été appliquée, la contribution maximale aurait été de 166 \$/kW<sup>327</sup> et <sup>328</sup>.

[508] Ainsi, depuis 2009, les écarts entre les valeurs prévisionnelles et réelles de l'IPC ont créé un effet cumulatif qui explique l'écart positif observé entre les résultats des calculs selon la méthode approuvée par la Régie pour calculer l'indexation de la contribution applicable aux postes de départ et les résultats selon la méthode proposée par le Transporteur pour les réseaux collecteurs<sup>329</sup>.

[509] Le Transporteur précise que les montants remboursés à ce jour pour les postes de départ de moins de 250 MW, sur la base des pièces justificatives fournies par les producteurs, ont rarement été, sauf exception par exemple pour les extensions de parcs éoliens, sous le montant de contribution maximale applicable<sup>330</sup>.

---

<sup>326</sup> Pièce [B-0049](#), p. 96, R.26.1.

<sup>327</sup>  $128 \text{ \$/kW} / 1.15 = 111 \text{ \$/kW}$ , contribution en vigueur au 17 mars 2009 sans les CEE.  
 $111 \text{ \$/kW} * \text{ICPD de 2022} / \text{ICPD de 2009} = 111 \text{ \$/kW} * 171,5/136,6 = 139 \text{ \$/kW}$   
 $139 \text{ \$/kW} * 1.19 = 166 \text{ \$/kW}$ , contribution en vigueur en 2022 avec les CEE et avec la correction des indices.

<sup>328</sup> Pièces [B-0049](#), p. 96 et 97, R.26.1, et [A-0038](#), p. 134 à 136.

<sup>329</sup> Pièce [B-0049](#), p. 96 et 97, R.26.1.

<sup>330</sup> Pièce [B-0088](#), p. 30, R.8.1.



### *Opinion de la Régie*

[510] La Régie est satisfaite des explications du Transporteur justifiant la mise à jour de la contribution maximale pour les postes de départ de moins de 250 MW, conformément à la décision D-2008-036<sup>331</sup>, ainsi que le maintien du montant des contributions maximales existantes applicables aux postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW.

**[511] En conséquence, la Régie autorise, pour les postes de départ, les montants de contribution maximale proposés par le Transporteur pour l'année 2022, reproduits au tableau 24 de la présente décision.**

[512] Cependant, la Régie considère préoccupant l'écart grandissant entre les deux méthodes de calcul, c'est-à-dire avec l'ICPD projeté ou corrigé.

**[513] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une méthode de calcul modifiée pour l'évaluation de la contribution maximale pour les postes de départ, de manière à ajuster, en fonction des données réelles, autant les valeurs de l'IPC, de l'ICPD ainsi que les valeurs de contributions du coût des postes de départ.**

### **11.3 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES PARCS ÉOLIENS**

[514] La Régie a approuvé la proposition du Transporteur de maintenir, pour l'année 2020, la contribution maximale pour les réseaux collecteurs à 161 \$/kW, en excluant les CEE, et à 192 \$/kW en incluant les CEE<sup>332</sup>.

[515] Considérant l'imminence de projets éoliens dans le cadre de l'appel d'offres du Distributeur<sup>333</sup>, le Transporteur a réalisé une analyse afin de valider l'hypothèse selon laquelle l'augmentation de la capacité unitaire des éoliennes avait un impact stable, sinon décroissant sur les coûts du réseau collecteur. Il rappelle que c'est sur la base de cette hypothèse que s'inscrivaient ses dernières demandes de maintenir le seuil de la contribution

---

<sup>331</sup> Dossier R-3626-2007, décision [D-2008-036](#), p. 12 et 13.

<sup>332</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 177, par. 696 à 699.

<sup>333</sup> Dossier R-4110-2019 Phase 3, décisions [D-2021-173](#) et D-2021-173R.

maximale pour le réseau collecteur éolien à son niveau de 2009. Au présent dossier, le Transporteur évalue donc cette hypothèse afin de valider si le maintien au niveau actuel de la contribution maximale pour le réseau collecteur est juste et raisonnable.

[516] Le Transporteur a procédé à l'analyse des schémas unifilaires et des données techniques de 31 parcs éoliens de différentes tailles et dont la capacité unitaire des éoliennes variait de 1,5 à 6,0 MW. Cet échantillon est majoritairement composé de projets issus des derniers appels d'offres du Distributeur. Aussi, des projets réalisés ou en développement au Québec et ailleurs au Canada et aux États-Unis ont été utilisés.

[517] L'analyse du Transporteur est basée principalement sur la longueur des tranchées, le diamètre des câbles ainsi que la quantité et les caractéristiques des transformateurs et des équipements connexes<sup>334</sup>.

[518] Le Transporteur conclut de son analyse que l'hypothèse selon laquelle une augmentation de la capacité unitaire des éoliennes a un impact stable, sinon décroissant sur les coûts du réseau collecteur, n'est pas avérée. Cependant, il affirme que l'augmentation du coût des composantes du réseau collecteur depuis 2009 est toutefois irréfutable et qu'il serait à tout le moins juste et approprié de tenir compte de l'effet de l'inflation de ces composantes à travers le temps<sup>335</sup>.

[519] Le Transporteur estime donc prudent et approprié de s'en tenir à une indexation de la contribution maximale en vigueur à partir de l'augmentation observée du coût des principales composantes des postes de départ depuis l'année 2009. À cette fin, il propose d'appliquer la différence observée entre les ICPD des années 2009 et 2022 tels qu'indiqués au tableau 23.

[520] Pour l'année 2022, tel qu'indiqué au tableau 24, le Transporteur propose donc de majorer la contribution maximale pour le réseau collecteur éolien à 202 \$/kW, en excluant les CEE de 19 %, et de 240 \$/kW en incluant ces frais<sup>336</sup>.

---

<sup>334</sup> Pièce [B-0072](#), p. 10 et 11.

<sup>335</sup> Pièce [B-0072](#), p. 14.

<sup>336</sup> Pièce [B-0072](#), p. 15 et p. 17, tableau 7.

[521] Le Transporteur prévoit toutefois raffiner son analyse à partir des résultats plus détaillés des estimations qui seront produites par les soumissionnaires dans le cadre de l'appel d'offres du Distributeur à venir et proposer à la Régie, aux fins d'un prochain dossier tarifaire, une mise à jour, le cas échéant, de la contribution maximale pour les réseaux collecteurs éoliens<sup>337</sup>. À cet égard, le Transporteur confirme qu'il utilisera les résultats des deux appels d'offres annoncés par le Distributeur dont le lancement est prévu avant la fin de 2021. Dans la mesure où ces résultats ne seront disponibles qu'à partir de l'ouverture des plis, le Transporteur soumet à la Régie que les conclusions de son analyse ne pourront pas faire l'objet d'une proposition applicable à ces appels d'offres<sup>338</sup>.

[522] En réponse à une DDR concernant la pertinence de considérer l'appel d'offres A/O 2013-01 comme base pour l'indexation des réseaux collecteurs, le Transporteur indique que les données analysées pour les trois parcs éoliens des deux fournisseurs issus de l'A/O 2013-01 n'ont pas de valeur prépondérante par rapport à l'échantillon de 31 parcs utilisés dans sa preuve et que leur année de réalisation ne saurait refléter un point de départ pertinent aux fins de l'indexation demandée<sup>339</sup>.

[523] Le Transporteur ajoute en audience à ce sujet :

*« Bien, on ne dit pas qu'ils ne sont pas bons [coûts pour l'appel d'offres A/O 2013-01], on dit seulement que c'est difficile de décréter une tendance pour une contribution de réseaux collecteurs basée sur un aussi faible échantillonnage de projets.*

*Puis, on est plus d'avis qu'il faut être prudent. Donc, on est... Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, on n'a pas... malheureusement, on n'a pas les coûts réels des réseaux collecteurs »<sup>340</sup>. [nous ajoutons] [nous soulignons]*

[524] En réponse à la DDR n° 2 de la Régie, le Transporteur confirme que les producteurs déposaient leurs factures jusqu'à concurrence du montant maximal de remboursement seulement et qu'il n'a pas contacté les entités qui ont atteint le seuil maximal pour en savoir les raisons<sup>341</sup>.

---

<sup>337</sup> Pièce [B-0072](#), p. 15.

<sup>338</sup> Pièce [B-0049](#), p. 99, R.26.2.2.

<sup>339</sup> Pièce [B-0049](#), p. 98, R.26.2.1.

<sup>340</sup> Pièce [A-0038](#), p. 244.

<sup>341</sup> Pièce [B-0088](#), p. 33 et 34, R.9.1 et R.9.3.

[525] Dans sa plaidoirie<sup>342</sup>, le Transporteur réitère que le choix de l'année 2009 comme point de départ pour calculer l'inflation est la seule option pertinente, pour les raisons suivantes :

« o *Que l'augmentation du coût des équipements du réseau collecteur est indéniable depuis cette date ;*

o *Que les résultats de l'appel d'offres 2013-01, basés sur seulement trois projets, ne sauraient être utilisés de façon fiable et crédible. Ceci, d'autant plus que des écarts entre le remboursement maximum applicable et les pièces justificatives déposées ont été constatées, allant jusqu'à 30 % de plus pour un des projets.*

o *Qu'il n'y a pas de fait probant sur lequel le Transporteur pourrait s'appuyer pour justifier une indexation à partir de l'année 2013 ou de toute autre année »<sup>343</sup>.*

### ***Opinion de la Régie***

[526] La Régie constate que la demande du Transporteur visant l'augmentation du montant de la contribution maximale pour les réseaux collecteurs repose sur l'invalidité de leur l'hypothèse initiale à l'effet qu'une augmentation de la capacité unitaire des éoliennes aurait un impact stable, sinon décroissant, sur les coûts du réseau collecteur.

[527] Le Transporteur affirme en outre que l'augmentation du coût des composantes du réseau collecteur depuis 2009 serait irréfutable et qu'il serait à tout le moins juste et approprié de tenir compte de l'effet de l'inflation de ses composantes à travers le temps.

[528] La demande du Transporteur visant l'augmentation de la contribution maximale pour les réseaux collecteurs de parcs éoliens en 2022 est ainsi basée sur l'indexation selon l'ICPD et ce, depuis l'année 2009.

[529] La Régie reconnaît que la situation peut avoir évolué depuis 2009, mais constate que le Transporteur n'a présenté aucune information vérifiable permettant de corroborer le caractère « irréfutable » de l'augmentation du coût des composantes du réseau collecteur. La Régie considère que la preuve présentée par le Transporteur n'est pas probante et par conséquent, ne permet pas de justifier une indexation d'une telle ampleur.

---

<sup>342</sup> Pièce [A-0055](#), p. 47 à 51.

<sup>343</sup> Pièce [B-0135](#), p. 14 et 15.

[530] En outre, la Régie constate que le Transporteur ne dispose pas des coûts réels des réseaux collecteurs<sup>344</sup>. En effet, le Transporteur confirme que les producteurs déposaient leurs factures jusqu'à concurrence du montant maximal de remboursement seulement. À cet égard, il a indiqué qu'il n'a pas contacté les entités qui ont atteint le seuil maximal des contributions pour en connaître les justifications<sup>345</sup>. Enfin, rien dans la preuve n'indique que l'année 2009 est la plus adéquate pour faire débiter le calcul de l'inflation<sup>346</sup>.

**[531] Ainsi, la Régie considère que la preuve soumise par le Transporteur ne soutient pas la demande d'augmentation de la contribution maximale pour les réseaux collecteurs.**

**[532] En conséquence, la Régie refuse le montant de contribution maximale proposé par le Transporteur de 202 \$/kW, en excluant les CEE, et maintient le montant de contribution maximale existant à 161 \$/kW, en excluant les CEE, et à 192 \$/kW en incluant ces coûts, pour l'année 2022 pour les réseaux collecteurs de parcs éoliens.**

**[533] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, de déposer une étude du coût des réseaux collecteurs basée sur les coûts réels de construction des réseaux collecteurs des parcs éoliens réalisés à la suite des prochains appels d'offres du Distributeur.**

---

<sup>344</sup> Pièce [A-0038](#), p. 244.

<sup>345</sup> Pièce [B-0088](#), p. 33 et 34, R.9.1 et R.9.3.

<sup>346</sup> Pièce [B-0135](#), p. 14 et 15.

## 11.4 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES CENTRALES PHOTOVOLTAÏQUES

[534] En suivi de la décision D-2020-063<sup>347</sup>, le Transporteur dépose les ententes de raccordement des centrales photovoltaïques des projets n<sup>os</sup> 217R et 218R<sup>348</sup>.

[535] Le Transporteur précise, au tableau suivant, les coûts réels de la construction des réseaux collecteurs des centrales photovoltaïques associées aux projets 217R et 218R.

TABLEAU 25  
COÛTS DES RÉSEAUX COLLECTEURS DES PROJETS 217R ET 218R

Catégories de coûts	Projet 217R (1,5 MW)		Projet 218R (8 MW)	
	Coûts (k\$)	%	Coûts (k\$)	%
Achats et approvisionnement	171 475 \$	54%	561 807 \$	66%
Construction, installation	66 767 \$	19%	89 809 \$	11%
Ingénierie et autres frais de gestion	78 380 \$	25%	194 990 \$	23%
<b>Total</b>	<b>316 622 \$</b>	<b>100%</b>	<b>846 607 \$</b>	<b>100%</b>
<b>Coût en \$/kW</b>	<b>211 \$</b>		<b>106 \$</b>	

Source : Pièce [B-0049](#), p. 93, tableau R.25.1.

[536] Le Transporteur est d'avis que les résultats obtenus des projets 217R et 218R ne justifient pas de reconsidérer le seuil actuel de contribution maximale du coût du réseau collecteur des centrales photovoltaïques. Il propose donc de maintenir, pour l'année 2022, la contribution maximale pour le réseau collecteur des centrales photovoltaïques à 141 \$/kW, en excluant les CEE de 19 % et à 168 \$/kW en incluant ces coûts<sup>349</sup>.

[537] La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur conformément à sa décision D-2020-063<sup>350</sup>, qui prévoit le dépôt au dossier tarifaire des coûts réels du réseau collecteur des centrales photovoltaïques.

<sup>347</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-063](#), p. 23, par. 87.

<sup>348</sup> Pièce [B-0071](#), p. 9 et ententes de raccordement des projets [217R](#) et [218R](#).

<sup>349</sup> Pièce [B-0072](#), p. 16.

<sup>350</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-063](#), p. 23, par. 88.

[538] **En conséquence, pour l'année 2022, la Régie accepte la demande du Transporteur de maintenir la contribution maximale pour le réseau collecteur des centrales photovoltaïques à 141 \$/kW, en excluant les CEE de 19 % et à 168 \$/kW en incluant ces coûts.**

[539] Par ailleurs, en suivi de la décision D-2020-063<sup>351</sup>, le Transporteur a déposé sa réponse à la question de la Régie relative à l'admissibilité d'un autoproducteur raccordé au réseau de distribution à un remboursement de son poste de départ en vertu des Tarifs et conditions. Le Transporteur réfère notamment aux conditions établies à l'article 12A.2 et à l'Appendice J des Tarifs et conditions quant aux prérequis nécessaires à l'admissibilité d'un site de production à un remboursement de poste de départ<sup>352</sup>.

[540] **La Régie est satisfaite du suivi fourni par le Transporteur.**

## 12. MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS

[541] Les modifications demandées à l'annexe 8 des versions française et anglaise des Tarifs et conditions et les modifications liées à la codification des catégories d'investissements font l'objet du volet 2 du présent dossier.

[542] Le Transporteur demande aussi à la Régie d'approuver des modifications aux articles 4, 17.1, 44.2 et aux sections 1 et 12 de l'Appendice L des versions française et anglaise des Tarifs et conditions. Il demande également des modifications aux articles 13.2, 16.2 et à l'article 8.2 de l'Appendice A-1 de la version française des Tarifs et conditions.

[543] La Régie a pris connaissance des modifications demandées et des justifications et s'en déclare satisfaite. **En conséquence, elle approuve les modifications demandées aux articles 4, 17.1, 44.2 et aux sections 1 et 12 de l'Appendice L des versions française et anglaise des Tarifs et conditions, ainsi que les modifications demandées aux articles 13.2, 16.2 et à l'article 8.2 de l'Appendice A-1 de la version française des Tarifs et conditions.**

---

<sup>351</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-063](#), p. 24, par. 91.

<sup>352</sup> Pièce [B-0071](#), annexe 3, p. 53.

### 13. DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[544] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus aux pièces B-0023<sup>353</sup> et B-0070<sup>354</sup> (révisée) relatifs au schéma unifilaire et aux schémas d'écoulement à la pointe du réseau de transport, y incluant toutes réponses à des DDR correspondantes. Le Transporteur demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée.

[545] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de monsieur Stéphane Talbot, directeur – Planification, direction principale – Planification, expertise et soutien opérationnel, groupe – TransÉnergie et équipement, Hydro-Québec<sup>355</sup>. Monsieur Talbot allègue que les schémas contiennent des renseignements d'ordre stratégique concernant les installations du Transporteur et que leur divulgation en faciliterait la localisation, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport.

[546] De plus, les schémas unifilaires déposés sous pli confidentiel contiennent des informations concernant l'alimentation de clients du Distributeur et des informations sur les réseaux ou installations de production de tiers desservis par le réseau du Transporteur dont la divulgation publique faciliterait l'identification de ces clients ou producteurs et de leurs installations.

[547] Il soumet que le caractère confidentiel de ces pièces et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée.

[548] Par ailleurs, le Transporteur permet aux intervenants reconnus par la Régie d'avoir accès aux pièces confidentielles en souscrivant à un engagement de confidentialité et de non-divulgation.

---

<sup>353</sup> Pièce B-0023 (sous pli confidentiel).

<sup>354</sup> Pièce B-0070 (sous pli confidentiel).

<sup>355</sup> Pièce [B-0002](#), p. 10.



[549] Certaines DDR de la Régie<sup>356</sup> et certaines réponses du Transporteur<sup>357</sup> réfèrent aux informations relatives aux schémas indiqués plus haut.

[550] La Régie est d'avis que les motifs invoqués dans la déclaration sous serment du Transporteur justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

[551] **La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0023 et B-0070 et des renseignements qu'elles contiennent, sans restriction quant à la durée.**

[552] **La Régie interdit également la divulgation, la publication et la diffusion des pièces A-0010 et B-0050 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces A-0009 et B-0049, sans restriction quant à la durée.**

#### *Documents liés au rapport d'expertise de Brattle*

[553] Brattle demande à la Régie de rendre une ordonnance, sans restriction quant à sa durée, en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0013<sup>358</sup> :

*« Brattle specifically requests confidential treatment for: Brattle TFP Model and exhibit HQT-5, Document 2.3\_Document de soutien 8\_Brattle Regression Dataset\_ACCES\_RESTREINT.xlsx, to support Brattle's Regression Model. [...] »<sup>359</sup>.*

[554] Cette demande est appuyée par une déclaration sous serment d'un représentant de Brattle, monsieur Agustin J. Ros. Ce dernier invoque les motifs suivants au soutien de la demande :

*« 6. Both documents indicated in paragraph 5 contain data from Whitman, Requardt and Associates and from SNL Financial, now part of S&P Global. Specifically, in our TFP model we use the Handy-Whitman Index which provides cost trends for different types of utility construction. We also used data from SNL*

---

<sup>356</sup> Pièce [A-0009](#) (version caviardée) et pièce A-0010 (version confidentielle).

<sup>357</sup> Pièce [B-0049](#) (version caviardée) et pièce B-0050 (version confidentielle).

<sup>358</sup> Pièce [B-0013](#) (version confidentielle).

<sup>359</sup> Pièces [B-0043](#) et [B-0157](#) (révisée).

*Financial. Based upon our licensing agreements with Whitman, Requardt and Associates and SNL Financial, we are not permitted to share the data with the public.*

*7. This is information and data that Brattle treats confidentially as per our licensing agreements with Whitman, Requardt and Associates and SNL Financial.*

*8. Brattle hereby requests that the Regie declare these documents to be confidential and accessible to other parties in this proceeding only upon signing a confidentiality agreement: B-0013, HQT-5, Document 2.1- Étude de productivité multifactorielle de The Brattle Group – Document de soutien 1 (sous pli confidentiel).*

*9. Brattle requires that the confidentiality of documents, data and information be maintained without time limit in accordance with our contractual obligations towards Whitman, Requardt and Associates and SNL Financial »<sup>360</sup>.*

[555] Le Transporteur se joint à Brattle pour demander à la Régie de rendre une ordonnance visant le traitement confidentiel des renseignements mentionnés ci-haut. Une déclaration sous serment de monsieur Stéphane Verret, directeur – Commercialisation et affaires réglementaires, groupe – TransÉnergie et équipement, Hydro-Québec, est déposée au soutien de cette demande<sup>361</sup>.

[556] Certaines DDR<sup>362</sup> et certaines réponses du Transporteur<sup>363</sup> réfèrent aux informations dont le traitement confidentiel est demandé par Brattle.

[557] PEG a déposé des commentaires sur le rapport d'expertise de Brattle<sup>364</sup>, ainsi qu'un document au soutien de ceux-ci<sup>365</sup>. Ces documents réfèrent à des informations confidentielles liées au rapport d'expertise de Brattle.

---

<sup>360</sup> Pièces [B-0043](#) et [B-0157](#) (révisée).

<sup>361</sup> Pièce [B-0044](#).

<sup>362</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0038](#) (version caviardée) et C-AQCIE-CIFQ-0039 (version confidentielle).

<sup>363</sup> Pièces [B-0064](#) (version caviardée) et B-0065 (version confidentielle).

<sup>364</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0050](#) (version caviardée) et C-AQCIE-CIFQ-0051 (version confidentielle).

<sup>365</sup> Pièce C-AQCIE-CIFQ-0055 (version confidentielle).

[558] La Régie est d'avis que les motifs invoqués dans les déclarations sous serment justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

[559] **La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0013 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée.**

[560] **La Régie interdit également la divulgation, la publication et la diffusion des pièces C-AQCIE-CIFQ-0039 et B-0065 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces C-AQCIE-CIFQ-0038 et B-0064, sans restriction quant à la durée.**

[561] **La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce C-AQCIE-CIFQ-0051 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce C-AQCIE-CIFQ-0050, sans restriction quant à la durée.**

[562] **La Régie interdit également la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce C-AQCIE-CIFQ-0055 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée.**

### *Documents liés à l'expertise de PEG*

[563] PEG demande à la Régie de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus aux pièces C-AQCIE-CIFQ-0022 à C-AQCIE-CIFQ-0031<sup>366</sup>.

[564] Au soutien de cette demande, une déclaration sous serment de monsieur Mark Newton Lowry, président de PEG, est déposée<sup>367</sup>. Monsieur Lowry expose les motifs de sa demande comme suit :

«

- *Benchmarking and productivity research require many years of data on the operations of U.S. electric utilities. These data must either be gathered laboriously from FERC Form 1 reports or rented from commercial data vendors like SNL-Financial. A subscription to use SNL data for one year costs around \$25, 000. This fee is indicative of the market value of these data. Customers of such data vendors*

---

<sup>366</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0035](#).

<sup>367</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0035](#).

*are expected to request confidentiality when the data are used in a regulatory proceeding such as this one. PEG has gathered its own data at great effort and believes that it can reasonably expect the same treatment.*

- *In addition to using data gathered for past projects, PEG gathered data for the 2017-19 period for this project. This work included development of indexes to compare the input price levels of sampled utilities in 2019, and the development of substation variables that we thought would improve the performance scores of Hydro-Quebec.*
- *In Section 3.4 of our report, we discuss the benefits of beginning calculation of the capital quantity index many years before the start of the study period. We began calculation of our capital cost indexes in 1964, many years before the first year (typically around 1995) for which the requisite data for capital cost calculations are available from commercial vendors such as SNL. Our older capital data (from 1964 to 1995) were for the most part manually entered into our datasets from U.S. government documents. PEG has spent a great deal of time during this project reviewing and cleaning up these data.*
- *Possession of such data permits a consultancy to offer a lower bid in competitive solicitations for new projects.*
- *We will be paying Power Systems Engineering ("PSE") for the rights to use forestation and construction standards variables that they developed for utilities in Ontario MRI proceedings. These variables improve the performance of HQT in our models. A great deal of effort went into the development of both variables. It is part of our understanding with PSE that these data will be available for examination only to parties who sign a confidentiality agreement.*
- *Confidentiality agreements for statistical cost research like that which we are requesting are commonplace in Ontario and other jurisdictions that have MRI proceedings ».*

[565] En réponse à une demande de la Régie, PEG mentionne que les pièces déposées sous pli confidentiel peuvent être divisées en deux groupes<sup>368</sup>.

---

<sup>368</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0084](#).

[566] Le premier groupe de pièces, soit les pièces C-AQCIE-CIFQ-0022, C-AQCIE-CIFQ-0023, C-AQCIE-CIFQ-0026 et C-AQCIE-CIFQ-31, contient des données obtenues auprès de fournisseurs externes de données et dont la diffusion au grand public n'est pas autorisée par ces fournisseurs. À l'égard de ces pièces, PEG demande une ordonnance de confidentialité sans restriction quant à sa durée.

[567] Le deuxième groupe de pièces, soit les pièces C-AQCIE-CIFQ-0024, C-AQCIE-CIFQ-0025, C-AQCIE-CIFQ-0027, C-AQCIE-CIFQ-0028, C-AQCIE-CIFQ-0029, C-AQCIE-CIFQ-0030, C-AQCIE-CIFQ-0059, C-AQCIE-CIFQ-0063 et C-AQCIE-CIFQ-0064, contient des données publiques en provenance du FERC Form 1, ayant fait l'objet d'un travail très important de collection, de traitement et d'indexation afin de leur donner une forme qui a une valeur commerciale pour PEG, puisqu'elles pourraient être utilisées par d'autres firmes afin d'effectuer des analyses dans le même domaine.

[568] Selon PEG, la durée minimale durant laquelle ces pièces auront une valeur commerciale significative est de trois ans. PEG demande ainsi une ordonnance de confidentialité pour une durée d'au moins trois ans à l'égard de ce deuxième groupe de pièces.

[569] La Régie est d'avis que les motifs invoqués par PEG justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

**[570] La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion des pièces C-AQCIE-CIFQ-0022, C-AQCIE-CIFQ-0023, C-AQCIE-CIFQ-0026 et C-AQCIE-CIFQ-0031 et des renseignements qu'elles contiennent, sans restriction quant à la durée.**

**[571] La Régie interdit également la divulgation, la publication et la diffusion des pièces C-AQCIE-CIFQ-0024, C-AQCIE-CIFQ-0025, C-AQCIE-CIFQ-0027, C-AQCIE-CIFQ-0028, C-AQCIE-CIFQ-0029, C-AQCIE-CIFQ-0030, C-AQCIE-CIFQ-0059, C-AQCIE-CIFQ-0063 et C-AQCIE-CIFQ-0064, et des renseignements qu'elles contiennent, pour une durée de trois ans à partir de la date de la présente décision.**

### *Documents liés au dépassement de coûts du projet Micoua-Saguenay*

[572] Le Transporteur a déposé sous pli confidentiel à la pièce B-0081 une réponse à la question 16.3 de la DDR n° 1 d'OC<sup>369</sup>.

[573] Le Transporteur indique que la confidentialité des informations figurant dans cette réponse fut ordonnée par la décision D-2020-050<sup>370</sup>. Le Transporteur demande à la Régie d'appliquer la décision précitée à l'égard des informations confidentielles en cause<sup>371</sup>.

[574] OC a déposé, sous pli confidentiel, certains documents qui réfèrent aux informations confidentielles visées par la décision D-2020-050<sup>372</sup>. Une version caviardée de ces pièces a été déposée le 7 avril 2022<sup>373</sup>.

[575] Le Transporteur a déposé sous pli confidentiel une présentation du panel 2<sup>374</sup>. Il a également déposé une version caviardée de cette présentation pour le dossier public<sup>375</sup>.

[576] Les notes sténographiques des audiences tenues à huis clos les 10, 15 et 20 décembre 2021 ont été déposées sous pli confidentiel aux pièces A-0041, A-0045 et A-0056. À la demande de la Régie, le Transporteur a déposé une version caviardée de ces pièces le 5 avril 2022<sup>376</sup>. Le Transporteur a également déposé une version confidentielle de ces notes sténographiques aux pièces B-0199, B-0200 et B-0201.

**[577] La Régie réserve sa décision sur la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des pièces et des renseignements confidentiels, liés au dépassement de coûts du projet Micoua-Saguenay, indiqués aux paragraphes 572 à 576 de la présente décision.**

[578] **Pour ces motifs,**

---

<sup>369</sup> Une version caviardée a été déposée pour le dossier public à la pièce [B-0080](#).

<sup>370</sup> Dossier R-4052-2018, décision [D-2020-050](#).

<sup>371</sup> Pièce [B-0079](#).

<sup>372</sup> Pièces confidentielles [C-OC-0021](#), [C-OC-0027](#), [C-OC-0029](#) et [C-OC-0032](#).

<sup>373</sup> Pièces caviardées [C-OC-0048](#), [C-OC-0049](#), [C-OC-0050](#) et [C-OC-0051](#).

<sup>374</sup> Pièce [B-0111](#) (version confidentielle).

<sup>375</sup> Pièce [B-0186](#) (version caviardée).

<sup>376</sup> Pièces caviardées [B-0207](#), [B-0209](#) et [B-0208](#).

La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande du Transporteur pour les années 2021 et 2022;

**ESTIME**, pour les années 2021 et 2022, le montant des revenus requis du Transporteur à 3 307,4 M\$ et 3 230,5 M\$ respectivement;

**ORDONNE** au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2021 et 2022 ainsi qu'à l'allocation maximale en tenant compte de la présente décision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le **6 mai 2022 à 12 h**;

**MAINTIENT**, pour les années 2021 et 2022, un taux de rendement des capitaux propres à 8,200 % et une structure du capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

**AUTORISE**, pour les années 2021 et 2022, un coût moyen pondéré du capital respectivement de 6,269 % et 5,985 % applicable à la base de tarification, incluant un coût moyen de la dette de 5,442 % et 5,035 %;

**ÉTABLIT**, pour les années 2021 et 2022, un coût moyen pondéré du capital prospectif respectivement à 4,515 % et 4,675 %;

**DÉTERMINE**, pour les années 2021 et 2022, un Facteur I respectivement de 2,45 % et 2,22 %;

**MAINTIENT** un Facteur X de 0,57 % et un Facteur S de 0,00 % pour l'année 2022 du MRI du Transporteur;

**DÉTERMINE**, pour les années 2021 et 2022, des coûts couverts par la Formule d'indexation respectivement de 936,2 M\$ et de 954,3 M\$;

**REJETTE** la création du CÉR – Contribution du Producteur - Projet de la Romaine;

**FIXE** le taux de pertes de transport à 5,3 % du débit horaire maximal, pour l'application, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et du 1<sup>er</sup> janvier 2022 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*;

**FIXE** le cavalier pour le service de transport de point à point de long terme et pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, pour application du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2021 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, tel que précisé à la section 10 de la présente décision;

**AUTORISE** les montants de contribution maximale proposés par le Transporteur pour les postes de départ pour l'année témoin projetée 2022, reproduits au tableau 24 de la présente décision;

**REFUSE** le montant de la contribution maximale proposé par le Transporteur pour les réseaux collecteurs des parcs éoliens et **MAINTIENT** le montant de la contribution maximale existant pour l'année 2022;

**ACCEPTE** la demande du Transporteur de maintenir le montant de la contribution maximale existant pour le réseau collecteur des centrales photovoltaïques pour l'année 2022;

**APPROUVE** les modifications demandées aux articles 4, 17.1, 44.2 et aux sections 1 et 12 de l'Appendice L des versions française et anglaise des Tarifs et conditions, ainsi que les modifications demandées aux articles 13.2, 16.2 et à l'article 8.2 de l'Appendice A-1 de la version française des Tarifs et conditions;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer, au plus tard le **6 mai 2022 à 12 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* reflétant les ordonnances contenues dans les diverses sections de la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

**ACCUEILLE** les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur, de Brattle et de PEG;



**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion :

***Renseignements liés aux schémas unifilaire et d'écoulement***

- des pièces B-0023 et B-0070 et des renseignements qu'elles contiennent, sans restriction quant à la durée,
- des pièces A-0010 et B-0050 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces A-0009 et B-0049, sans restriction quant à la durée;

***Renseignements liés au rapport d'expertise de Brattle***

- de la pièce B-0013 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée,
- des pièces C-AQCIE-CIFQ-0039 et B-0065 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces C-AQCIE-CIFQ-0038 et B-0064, sans restriction quant à la durée,
- de la pièce C-AQCIE-CIFQ-0051 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce C-AQCIE-CIFQ-0050, sans restriction quant à la durée,
- de la pièce C-AQCIE-CIFQ-0055 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée;

***Renseignement liés au rapport d'expertise de PEG***

- des pièces C-AQCIE-CIFQ-0022, C-AQCIE-CIFQ-0023, C-AQCIE-CIFQ-0026 et C-AQCIE-CIFQ-0031 et des renseignements qu'elles contiennent, sans restriction quant à la durée,
- des pièces C-AQCIE-CIFQ-0024, C-AQCIE-CIFQ-0025, C-AQCIE-CIFQ-0027, C-AQCIE-CIFQ-0028, C-AQCIE-CIFQ-0029, C-AQCIE-CIFQ-0030, C-AQCIE-CIFQ-0059, C-AQCIE-CIFQ-0063 et C-AQCIE-CIFQ-0064, et des

renseignements qu'elles contiennent, pour une durée de trois ans à partir de la date de la présente décision;

**RÉSERVE** sa décision sur la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des pièces et des renseignements confidentiels, liés au dépassement de coûts du projet Micoua-Saguenay, indiqués aux paragraphes 572 à 576 de la présente décision;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Nicolas Roy  
Régisseur

Jocelin Dumas  
Régisseur