

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2022-139

R-4167-2021

25 novembre 2022

PRÉSENTS :

Nicolas Roy

Lise Duquette

Jocelin Dumas

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

**Décision sur le fond du volet 2, sur les frais et sur la
demande de traitement confidentiel**

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

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport
représentée par M^e Yves Fréchette.**

Intervenants :

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin;**

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

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
représentée par M^e André Turmel;**

**Option consommateurs (OC)
représentée par M^e Eric McDevitt David;**

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

TABLE DES MATIÈRES

1.	DEMANDE	6
2.	SUJETS DU VOLET 2	10
3.	CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE	12
	SUJETS TRAITÉS LORS DE L’AUDIENCE DU 10 JUIN 2022	13
4.	SUIVI DE LA DÉCISION D-2020-146 : DÉFINITIONS DES CATÉGORIES D’INVESTISSEMENT	13
	4.1 Définitions des catégories « Respect des exigences », « Maintien et amélioration de la qualité » et « Croissance des besoins de la clientèle ».....	14
	4.2 Définition de la catégorie « Maintien des actifs ».....	18
	4.3 Autres corrections cléricales	20
5.	SUIVI DE LA DÉCISION D-2020-146 : MÉTHODE D’ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D’INVESTISSEMENT AUX CATÉGORIES D’INVESTISSEMENT	20
6.	CHARGES D’EXPLOITATION ADDITIONNELLES DANS LE CADRE D’UNE DEMANDE D’AUTORISATION D’UN PROJET D’INVESTISSEMENT	23
7.	ENTENTE CONCLUE ENTRE HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE PRODUCTION D’ÉLECTRICITÉ ET LE TRANSPORTEUR (SUIVI DE LA DÉCISION D-2021-089)	25
	SUJETS TRAITÉS LORS DE L’AUDIENCE DU 5 AU 11 JUILLET 2022	26
8.	INDICATEURS DE DISPONIBILITÉ DES SERVICES AUX INTERCONNEXIONS ET DE DISPONIBILITÉ DES EMPLACEMENTS D’EXPLOITATION	26
	8.1 Indicateur de disponibilité des services aux interconnexions	27
	8.2 Indicateur de disponibilité des emplacements d’exploitation	30
	8.3 Traitement des indicateurs.....	34
9.	SUIVI DE LA DÉCISION D-2020-041 – CÉR DÉPENSES EN CAPITAL	35
10.	ÉTUDE DE BALISAGE DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE DES EMPLOYÉS D’HYDRO-QUÉBEC	47

11. MODIFICATIONS DEMANDÉES À L'ANNEXE 8 DES TARIFS ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DE RÉGLAGE DE VITESSE (RÉGULATION DE FRÉQUENCE PRIMAIRE)	69
12. DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	72
13. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS	77
13.1 Législation applicable.....	77
13.2 Frais réclamés et frais octroyés	78
DISPOSITIF	79
ANNEXE 1	82
ANNEXE 2	84

1. DEMANDE

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

[2] Le 24 septembre 2021, la Régie rend sa décision procédurale D-2021-123² 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 des 12 octobre, 2 novembre, 25 novembre 2021, 21 janvier et 10 février 2022³.

[3] Par sa correspondance du 12 octobre 2021, la Régie précise notamment qu'elle examinera le sujet du Compte d'écarts et de report (CÉR) pour les dépenses en capital (ci-après CÉR dépenses en capital) dans le cadre du volet 2 du présent dossier (le Volet 2), mais demande au Transporteur de répondre aux demandes de renseignements (DDR) portant sur ce sujet selon le calendrier initialement prévu pour le volet 1 du présent dossier (le Volet 1). Les réponses à ces DDR sont déposées le 26 octobre 2021 et les mémoires sur ce sujet le sont le 4 novembre 2021. Les commentaires de Pacific Economics Group Research (PEG), couvrant notamment ce sujet sont, pour leur part, déposés le 8 novembre 2021.

[4] L'audience portant sur le Volet 1 a lieu du 9 au 21 décembre 2021.

[5] Entre le 21 décembre 2021 et le 13 avril 2022, la Régie transmet ses DDR n^{os} 5, 6, 7, 8 et 9 portant sur le Volet 2 au Transporteur. Ce dernier y répond entre le 24 janvier et le 5 mai 2022.

[6] Par sa correspondance du 21 janvier 2022, la Régie fixe au 25 février 2022 la date de dépôt du rapport d'expertise du Transporteur sur le CÉR dépenses en capital et modifie les autres échéances de traitement de ce sujet.

¹ [RLRQ, c. R-6.01](#).

² Décision [D-2021-123](#).

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

[7] Le 25 janvier 2022, une séance de travail a lieu sur l'étude de balisage portant sur la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec (l'Étude de balisage 2020).

[8] Le 27 janvier 2022, à la suite d'une demande de la Régie, le Transporteur dépose des documents demandés en appui à la méthodologie utilisée pour l'Étude de balisage 2020.

[9] Le 10 février 2022, les intervenants déposent leurs DDR portant sur le Volet 2. Le Transporteur y répond le 28 février 2022.

[10] Le 25 février 2022, le Transporteur dépose le rapport d'expertise de National Economic Research Associates Inc. (NERA) sur le CÉR dépenses en capital.

[11] Le 11 mars 2022, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI et OC déposent leurs DDR portant sur le rapport de NERA.

[12] Le 14 mars 2022, l'AHQ-ARQ, FCEI, OC et le RTIÉÉ déposent leurs mémoires.

[13] Le 15 mars 2022, la Régie rend sa décision D-2022-034⁴ portant sur les contestations relatives à certaines réponses du Transporteur et précise le calendrier de dépôt des mémoires des intervenants selon les sujets traités.

[14] Le 18 mars 2022, le Transporteur dépose ses réponses aux DDR exigées par la décision D-2022-034 ainsi que les réponses aux DDR sur le rapport de NERA.

[15] Le 28 mars 2022, OC et l'AQCIE-CIFQ déposent leurs mémoires. L'AQCIE-CIFQ dépose aussi le rapport d'expertise d'Optimum Actulaires et Conseillers Inc. (OAC).

[16] Le 31 mars 2022, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et la FCEI déposent leurs mémoires sur l'Étude de balisage 2020.

⁴ Décision [D-2022-034](#).

[17] Le 19 avril 2022, la Régie reporte l'audience sur le Volet 2, initialement prévue du 20 au 26 avril 2022.

[18] Le 22 avril 2022, la Régie rend sa décision partielle sur le fond D-2022-053⁵ portant sur les sujets traités dans le Volet 1.

[19] Par sa correspondance du 9 mai 2022⁶, la Régie apporte des précisions et suggestions sur le cadre d'examen du Volet 2. Elle mentionne notamment certains sujets dont la poursuite du traitement au présent dossier n'apparaît plus utile.

[20] Par sa correspondance du 16 mai 2022⁷, faisant suite aux commentaires reçus, la Régie confirme la tenue d'une audience le 10 juin 2022 pour entendre les argumentations des participants sur certains sujets. Elle précise aussi les sujets dont le traitement est prévu lors de l'audience du 5 au 8 juillet 2022. La Régie autorise également l'AHQ-ARQ à transmettre des questions écrites au Transporteur dans la perspective d'alléger cette audience, ce qu'il fait le 19 mai 2022 par sa DDR n° 3.

[21] Le 30 mai 2022, le Transporteur dépose ses réponses à la DDR n° 3 de l'AHQ-ARQ.

[22] Le 10 juin 2022, l'audience sur les sujets identifiés par la Régie dans sa correspondance du 16 mai 2022 a lieu. De son côté, OC dépose son argumentation par écrit.

[23] L'audience sur les autres sujets du Volet 2 se tient du 5 au 11 juillet 2022⁸.

[24] Le 12 juillet 2022, OC dépose la présentation écrite de sa preuve, n'ayant pu la présenter oralement en raison de problèmes techniques. Le 13 juillet 2022, La Régie et le Transporteur transmettent des questions à OC, qui y répond le 14 juillet 2022.

⁵ Décision [D-2022-053](#).

⁶ Pièce [A-0086](#).

⁷ Pièce [A-0088](#).

⁸ Une audience a été prévue le 11 juillet 2022 pour la présentation d'OC, mais n'a pu se dérouler comme prévu, du fait de problèmes techniques.

[25] Le Transporteur et les intervenants déposent respectivement leur argumentation les 19 juillet et 20 juillet 2022. Le Transporteur dépose sa réplique le 21 juillet 2022, date à laquelle la Régie entame son délibéré sur les sujets du Volet 2.

[26] Le 3 août 2022, la Régie rend sa décision D-2022-097⁹ portant sur les frais des intervenants pour le Volet 1. Le même jour, elle dépose une lettre par laquelle elle s'interroge sur la pertinence de reconnaître le caractère confidentiel de certains renseignements caviardés par le Transporteur et requiert de ce dernier qu'il lui fournisse des justifications.

[27] Du 17 au 22 août 2022, les intervenants déposent leur demande de paiement de frais pour le Volet 2. Le Transporteur dépose ses commentaires sur ces demandes le 25 août 2022. OC, l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ répliquent à ces commentaires respectivement les 2, 6 et 7 septembre 2022. Ce dernier jour, le RTIEÉ soumet une demande de remboursement de frais rectifiée.

[28] Le 16 septembre 2022, le Transporteur répond à la lettre du 3 août 2022 de la Régie concernant la confidentialité demandée pour certains documents. Il ne propose plus de caviarder les extraits associés à la hausse des coûts du projet Micoua-Saguenay, lesquels sont de nature explicative. Les 28 et 29 septembre 2022, le Transporteur dépose des pièces caviardées révisées en conséquence. OC dépose les siennes le 17 octobre 2022.

[29] La présente décision porte sur les sujets dont l'examen a eu lieu dans le cadre du Volet 2, sur la demande de traitement confidentiel et sur les demandes de paiement de frais des intervenants pour le Volet 2.

⁹ Décision [D-2022-097](#).

2. SUJETS DU VOLET 2

[30] Dans sa décision procédurale D-2021-123, la Régie annonçait qu'elle étudierait le dossier en deux volets et que le Volet 2 traiterait des sujets suivants :

- Les informations requises au paragraphe 123 de la décision D-2020-041, soit les données relatives à la stratégie de gestion des actifs du Transporteur;
- Les deux nouveaux indicateurs exigés par la décision D-2020-041, soit la disponibilité des services aux interconnexions et la disponibilité des emplacements d'exploitation;
- L'étude sur la rémunération des employés d'Hydro-Québec;
- Le facteur de répartition des coûts de l'interconnexion Appalaches-Maine;
- L'application de la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement aux catégories d'investissement en suivi du paragraphe 366 de la décision D-2020-146;
- La codification des catégories d'investissement en suivi du paragraphe 531 de la décision D-2020-146;
- Le dépôt de l'entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089;
- Le suivi de la décision D-2020-109 relatif à la présentation des coûts d'investissement et de charges d'exploitation additionnelles dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement selon l'article 73 de la Loi.

[31] Par ses correspondances du 12 octobre 2021¹⁰ et du 10 février 2022¹¹, la Régie précise que l'examen des sujets CÉR dépenses en capital (suivi de la décision D-2020-041) et Réglage de vitesse (régulation de fréquence primaire), entamé dans le Volet 1, se poursuivra dans le cadre du Volet 2. Le traitement du sujet CÉR dépenses en capital dans le Volet 2 laisse ainsi la possibilité au Transporteur de déposer une preuve d'expert, ce qu'il fait le 25 février 2022.

[32] Par sa correspondance du 9 mai 2022¹², à la suite du report de l'audience initialement prévue en avril 2022, la Régie rappelle que le dépôt du bilan du MGA (modèle de gestion des actifs) est prévu le 1^{er} juin 2022 et qu'elle considère ainsi que la poursuite de l'examen des informations requises au paragraphe 123 de la décision D-2020-041 n'est plus utile dans le présent dossier. De plus, considérant le rejet de la mise en service (MES) partielle du projet d'interconnexion Appalaches-Maine¹³, la Régie propose que l'examen de la répartition de ces coûts se fasse dans un prochain dossier tarifaire.

[33] Par sa correspondance du 16 mai 2022¹⁴, la Régie confirme la tenue d'une audience le 10 juin 2022 pour entendre les argumentations sur les sujets suivants :

- Application de la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement aux catégories d'investissement (dans le contexte du suivi de la décision D-2020-146);
- Définition des catégories d'investissement (dans le contexte du suivi de la décision D-2020-146);
- Entente conclue entre Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité et le Transporteur (dans le contexte du suivi de la décision D-2021-089);
- Charges d'exploitation additionnelles dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement.

¹⁰ Pièce [A-0012](#).

¹¹ Pièce [A-0067](#).

¹² Pièce [A-0086](#).

¹³ Décision [D-2022-053](#), p. 71.

¹⁴ Pièce [A-0088](#).

[34] Dans cette même correspondance, elle confirme que les sujets suivants feront l'objet de l'audience se tenant à partir du 5 juillet 2022 :

- CÉR Dépenses en capital;
- Balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec;
- Modifications demandées à l'annexe 8 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions) relatives au service de réglage de vitesse (régulation de fréquence primaire);
- Les deux nouveaux indicateurs exigés par la décision D-2020-041.

3. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[35] La présente décision traite des suivis requis par des décisions antérieures, ainsi que sur la modification demandée par le Transporteur à l'annexe 8 des Tarifs et conditions.

[36] De manière générale, la Régie est satisfaite de plusieurs suivis de décision effectués par le Transporteur et identifie certains compléments et suites à donner.

[37] La Régie se prononce dans un premier temps sur les sujets couverts en argumentation lors de l'audience du 10 juin 2022 et, dans un deuxième temps, sur les sujets couverts lors de l'audience tenue à partir du 5 juillet 2022.

SUJETS TRAITÉS LORS DE L'AUDIENCE DU 10 JUIN 2022

4. SUIVI DE LA DÉCISION D-2020-146 : DÉFINITIONS DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

[38] Dans la décision D-2020-146 rendue dans le dossier R-3888-2014 Phase 2, la Régie s'est prononcée comme suit à l'égard des définitions des catégories d'investissement :

« [529] Enfin, la Régie a pris connaissance du texte de l'Open Access Transmission Tariff (OATT) de BC Hydro, cité en exemple par l'expert du Transporteur. Ce texte comprend un Appendice O (Attachment O) qui inclut des définitions de plusieurs catégories d'investissement telles que « Direct Assignment Facilities », « Transmission Provider Interconnexion Facilities », « System plan Network Upgrades » et « Network Upgrades », qui peuvent se comparer aux catégories existantes du Transporteur. La Régie reproduit à l'annexe 2 de la présente décision l'Attachment O déposé en preuve.

[530] La Régie est d'avis que le format des définitions des catégories d'investissement approuvées dans l'OATT de BC Hydro correspond davantage à ce qui devrait apparaître dans un texte de la nature des Tarifs et conditions.

[531] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, aux fins d'une codification au texte des Tarifs et conditions et selon le format de libellé de la section II de l'Attachment O de l'OATT de BC Hydro, une proposition de définitions associées à chacune des quatre catégories d'investissement « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance » et « Maintien et amélioration »¹⁵. [note de bas de page omise]

¹⁵ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#), p. 127 et 128, par. 529 à 531.

4.1 DÉFINITIONS DES CATÉGORIES « RESPECT DES EXIGENCES », « MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ » ET « CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE »

[39] En suivi du paragraphe 531 de la décision D-2020-146¹⁶, le Transporteur soumet une proposition de codification des définitions associées aux catégories « Respect des exigences », « Maintien et amélioration de la qualité » et « Croissance des besoins de la clientèle » (les Définitions initiales)¹⁷.

[40] En réponse à la DDR n° 5 de la Régie¹⁸, le Transporteur reconnaît que le texte des définitions pourrait être allégé et soumet de nouvelles propositions pour la définition des catégories « Respect des exigences », « Maintien et amélioration de la qualité » et « Croissance des besoins de la clientèle » (les Définitions allégées). Ces Définitions allégées se lisent comme suit¹⁹ :

- Respect des exigences : *« Les investissements attribués à la catégorie Respect des exigences visent à assurer la conformité du réseau de transport aux lois et règlements en vigueur, aux encadrements, aux normes et aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter, dans les domaines de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale, ainsi qu'à répondre à des demandes de modification ou déplacement d'actifs de transport ».*
- Maintien et amélioration de la qualité du service : *« Les investissements attribués à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service visent à maintenir ou améliorer la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte ».*
- Croissance des besoins de la clientèle : *« Les investissements attribués à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle visent à accroître la capacité de service du Transporteur afin de satisfaire les nouveaux besoins de ses clients, en vertu des Parties II, III et IV des présentes, incluant les raccordements de centrale auxquels réfère l'article 12A ».*

¹⁶ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#), p. 127 et 128.

¹⁷ Pièces [B-0029](#), [B-0030](#) et [B-0031](#).

¹⁸ Pièce [B-0146](#), p. 8, 9 et 13.

¹⁹ Pièce [B-0146](#), p. 8, 9 et 13.

[41] OC recommande à la Régie de demander au Transporteur de se conformer aux exigences de la décision D-2020-146 liées à la définition de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », plus particulièrement en lien avec le remplacement du texte « *des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de* », utilisé dans le cadre du dossier R-3888-2014 Phase 2²⁰, par le texte « *nouveaux besoins de ses clients* ». Subsidiairement, si la Régie juge qu'il est pertinent de refaire le débat sur cet enjeu, l'intervenante est d'avis que la définition de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » devrait continuer à référer à des besoins liés à des exigences régionales. Conséquemment, elle juge qu'il est toujours opportun et nécessaire que la définition inclue les termes « *zone[s]* » et « *corridors* ». OC rappelle que des projets d'investissement majeurs ayant un impact tarifaire important découlent de nouveaux besoins de transport sur des corridors spécifiques du réseau²¹.

[42] Le Transporteur est en désaccord avec la position d'OC. Bien que la décision D-2020-146 soit la base de l'examen du présent dossier, il soumet que cette base n'est pas figée. Il rappelle d'ailleurs les propositions de la Régie relatives au libellé de certaines catégories d'investissement.

[43] Le Transporteur réitère que le passage « *zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge* » (le Passage)²² est couvert par l'expression « *nouveaux besoins de ses clients* », laquelle couvre tous les types de besoins d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) et est, de ce fait, plus complète, moins limitative et moins sujette à interprétation. Le Transporteur ajoute que les notions de « *zones* » et de « *corridors* » ne sont pas définies dans les Tarifs et conditions et pourraient être sujettes à interprétation. La notion de « *nouveaux besoins de ses clients* » est cohérente avec la terminologie utilisée à l'article 3 de la section C de l'appendice J adoptée par la Régie pour désigner ces besoins, soit les « *besoins de croissance de la charge locale* » sans référer aux notions de « *zones* » et de « *corridors* ».

[44] Enfin, le Transporteur souligne que ses propositions reposent sur son expertise et sa connaissance institutionnelle des investissements sur son réseau de transport, que la Régie a pu apprécier à de nombreuses reprises. Il considère ainsi avoir répondu à toutes les attentes

²⁰ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#), p. 115 et 116, par. 468 à 476.

²¹ Pièce [C-OC-0043](#), p. 16 à 18.

²² Pièce [B-0146](#), p. 11 et 12.

de la Régie qui découlent de la décision D-2020-146 et du processus d'audience en cette instance²³.

[45] En argumentation, OC réitère sa recommandation de demander au Transporteur de se conformer à l'ordonnance contenue à la décision D-2020-146 concernant la définition des catégories d'investissement ainsi que sa proposition subsidiaire²⁴.

Opinion de la Régie

[46] De manière générale, la Régie est satisfaite du texte allégé proposé par le Transporteur pour les définitions des catégories d'investissement. Elle estime que cet allègement n'affecte pas la portée des définitions.

[47] De même, la Régie juge que les Définitions allégées ont un caractère davantage pérenne que les Définitions initiales.

[48] Pour ce qui est de la préoccupation d'OC, la Régie rappelle que le Passage fait partie de la description synthétique de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »²⁵.

[49] La Régie rappelle également que dans la décision D-2020-146, elle a favorisé la recommandation de NEMC de maintenir le Passage dans la description synthétique de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »²⁶.

[50] Or, dans le présent dossier, la Régie retient que le Transporteur a retiré le Passage pour les raisons suivantes :

- Ce Passage est couvert par l'expression « *nouveaux besoins de ses clients* », à laquelle il réfère dans sa proposition.
- Le terme « *important* » est sujet à interprétation, étant donné que l'importance d'un accroissement de charge est relative à la capacité du réseau à y répondre.

²³ Pièce [B-0240](#), p. 4 et 5.

²⁴ Pièce [C-OC-0058](#).

²⁵ Pièce [B-0146](#), R1.1.1, p. 11, laquelle réfère notamment au dossier R-4168-2021, pièce [B-0005](#), p. 8 et 9.

²⁶ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#), p. 116.

Par exemple, à un endroit donné du réseau, une faible croissance de charge pourrait nécessiter des investissements, alors qu'à un autre endroit, une plus grande croissance pourrait être transportée sans requérir d'ajouts d'équipements.

- Le Passage fait davantage référence à un accroissement naturel de la charge, qu'à des demandes ponctuelles du Distributeur qui, par ailleurs, peuvent viser autant l'intégration de nouvelles ressources que le raccordement de nouvelles charges.
- L'expression « *nouveaux besoins de ses clients* », en l'occurrence les besoins du Distributeur, couvre tous les types de besoins de ce client.
- Les notions de « *zones* » et de « *corridors* » ne sont pas définies dans les Tarifs et conditions et pourraient être sujettes à interprétation.
- La notion de « *nouveaux besoins de ses clients* » est cohérente avec la terminologie utilisée à l'article 3 de la section C de l'appendice J adoptée par la Régie pour désigner ces besoins, soit les « *besoins de croissance de la charge locale* » sans référer aux notions de « *zones* » et de « *corridors* »²⁷.

[51] La Régie retient les explications du Transporteur, notamment que le Passage est couvert par l'expression « *nouveaux besoins de ses clients* ».

[52] La Régie conclut que le texte proposé par le Transporteur n'est pas en contradiction avec la description contenue au document « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs », sur lequel la Régie s'est déjà prononcée.

[53] **Pour ces motifs, la Régie accueille la proposition de codification du Transporteur des définitions associées aux catégories « Respect des exigences », « Maintien et amélioration de la qualité » et « Croissance des besoins de la clientèle », telles que définies précédemment par les Définitions allégées.**

²⁷ Pièces [B-0146](#), p. 11 et 12, R1.4.1, et [B-0240](#), p. 4 et 5.

4.2 DÉFINITION DE LA CATÉGORIE « MAINTIEN DES ACTIFS »

[54] En suivi du paragraphe 531 de la décision D-2020-146, le Transporteur propose le texte suivant pour la définition de la catégorie « Maintien des actifs » :

« Les investissements attribués à la catégorie Maintien des actifs visent à assurer la pérennité du réseau du Transporteur, de façon à maintenir la capacité de service offerte, en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur »²⁸. [nous soulignons]

[55] Questionné quant à l'utilité de l'extrait souligné ci-dessus (l'Extrait), le Transporteur estime qu'il est important de maintenir ce texte dans la définition de la catégorie « Maintien des actifs ». L'Extrait précise que les investissements dans cette catégorie sont réalisés dans le cadre qui prévaut au moment de l'investissement, lequel inclut les plus récents progrès techniques et technologiques ainsi que les orientations quant à l'évolution du réseau et les équipements normalisés chez le Transporteur²⁹.

[56] Questionné sur la possibilité de remplacer l'Extrait par l'expression « *tout en mettant à profit les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles* », qui figure dans la description synthétique de la catégorie « Maintien des actifs », le Transporteur répond que cette expression suggérée n'inclut pas les notions d'orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur³⁰.

[57] Le Transporteur précise que l'expression « *les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles* » fait référence à l'évolution technologique des équipements, alors que l'expression « *les orientations quant à l'évolution du réseau et les équipements normalisés chez le Transporteur* » fait référence à des choix retenus par le Transporteur pour le maintien et le développement optimal de son réseau. Les deux expressions sont complémentaires et non synonymes. Pour ces raisons, le Transporteur recommande le maintien du texte qu'il a proposé.

[58] Questionné sur la possibilité de remplacer l'Extrait par « *[...] en tenant compte du cadre qui prévaut au moment de l'investissement* », le Transporteur mentionne que la

²⁸ Pièce [B-0029](#), p. 4.

²⁹ Pièce [B-0146](#), p. 10, R1.3.1.

³⁰ Pièce [B-0146](#), p. 10, R1.3.2.

signification au mot « *cadre* » peut être large et recommande le maintien du texte qu'il a proposé³¹.

[59] Le RTIEÉ recommande à la Régie d'accepter la définition de la catégorie « Maintien des actifs », proposée par le Transporteur, incluant donc l'Extrait.

[60] Selon l'intervenant, ce texte permettrait d'inclure, lors des remplacements d'équipements, des mises à niveau (« *upgrades* ») pour tenir compte, notamment, comme le prévoit l'article 51 de la Loi, de ce qui est considéré comme un « *développement normal* » du réseau de transport d'électricité, à savoir son adaptation au raccordement d'une part de plus en plus grande de sources de production renouvelable intermittente (éolienne, photovoltaïque, etc.). Cet ajout permet d'éviter que l'on qualifie imprudemment cette adaptation normale à la modernité comme constituant strictement des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » qui seraient alors totalement alloués de façon coûteuse aux projets de raccordement de ces sources de production renouvelable intermittente (éolienne, photovoltaïque, etc.)³².

Opinion de la Régie

[61] La Régie est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré la nécessité d'ajouter l'Extrait aux fins de définir la catégorie « Maintien des actifs » dans le texte des Tarifs et conditions en suivi de l'ordonnance contenue au paragraphe 531 de la décision D-2020-146.

[62] La Régie estime qu'un tel niveau de détail n'est pas requis aux fins de définir cette catégorie. De plus, la Régie note qu'un tel niveau de détail ne se retrouve pas dans la définition des autres catégories d'investissement. En effet, les autres catégories d'investissement ne réfèrent pas aux choix retenus par le Transporteur, comme ses orientations quant à l'évolution du réseau. En conséquence, la Régie juge que ces informations ne sont pas nécessaires aux fins de la codification recherchée.

[63] Pour ces raisons, la Régie accueille la proposition de codification du Transporteur quant à la définition associée à la catégorie « Maintien des actifs », sous réserve de l'Extrait : « en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements

³¹ Pièce [B-0163](#), p. 41, R7.3.

³² Pièce [C-RTIEÉ-0042](#), p. 11 à 13.

normalisés chez le Transporteur » dont elle refuse l'inclusion. La Régie approuve donc la définition suivante pour la catégorie « Maintien des actifs » :

« Maintien des actifs : Les investissements attribués à la catégorie « Maintien des actifs » visent à assurer la pérennité du réseau du Transporteur, de façon à maintenir la capacité de service offerte ».

4.3 AUTRES CORRECTIONS CLÉRIQUES

[64] Par ailleurs, la Régie constate que l'appellation des différentes catégories d'investissement n'est pas uniforme entre l'article 12B et les définitions des catégories d'investissement. **La Régie demande au Transporteur d'harmoniser, par l'ajout de guillemets, l'appellation des catégories d'investissement dans leur définition.**

5. SUIVI DE LA DÉCISION D-2020-146 : MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT AUX CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

[65] Dans sa décision D-2020-146 rendue dans le dossier R-3888-2014 Phase 2, la Régie s'est prononcée comme suit :

« [365] La Régie est d'avis que l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement à laquelle réfère le témoin du Transporteur gagnerait à être explicitée dans le cadre du prochain dossier tarifaire. En effet, une preuve sur cette question aurait l'avantage de fournir des détails techniques additionnels aux fins d'illustrer le processus retenu pour la répartition des coûts des projets d'investissement du Transporteur. Il pourra choisir de répondre à cette préoccupation dans un document autre que la Description synthétique.

[366] En conséquence, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, mais au plus tard pour l'année tarifaire 2022, de clarifier l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que les critères utilisés lors des projets à objectifs

multiples. Elle s'attend également à ce que le Transporteur explique et illustre la démarche poursuivie face à de tels projets »³³. [note de bas de page omise]

[66] En suivi du paragraphe 366 de cette décision³⁴, le Transporteur fournit une description des étapes de la méthode de répartition entre les différentes catégories d'investissement à l'aide de questions-réponses permettant de guider l'attribution des coûts des projets aux différentes catégories d'investissement³⁵.

[67] Le Transporteur illustre sa démarche par une représentation schématique³⁶. Par la suite, la démarche appliquée est illustrée par un exemple lié à un projet autorisé par la Régie³⁷.

[68] Enfin, à titre de référence et pour chacune des étapes de la méthode, le Transporteur identifie les paragraphes du nouvel article 12B des Tarifs et conditions qui sont en cause.

[69] Questionné sur l'opportunité de procéder à un affichage sur son site OASIS d'un ou de plusieurs des documents soumis en preuve au présent dossier en lien avec la méthode d'attribution des coûts, le Transporteur présente les raisons pour lesquelles il n'est pas utile et pertinent d'y afficher ces documents³⁸.

[70] En plaidoirie, le Transporteur demande à la Régie d'accepter ses propositions et de constater que le suivi demandé est clos³⁹.

Opinion de la Régie

[71] D'emblée, la Régie souligne la clarté de la description de l'application de la méthode de répartition présentée en preuve par le Transporteur qui rassemble de l'information contenue dans de multiples pièces du dossier R-3888-2014. Elle joint, en annexes 1 et 2 à la présente décision, les illustrations fournies par le Transporteur.

³³ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#), p. 92 et 93.

³⁴ Dossier R-3888-2014 Phase 2, décision [D-2020-146](#), p. 92 et 93.

³⁵ Pièce [B-0068](#), p. 19 à 23 et p. 32.

³⁶ Pièce [B-0068](#), p. 23, figure 3.

³⁷ Pièce [B-0068](#), p. 32, annexe 4.

³⁸ Pièce [B-0163](#), R8.1, p. 42 et 43.

³⁹ Pièce [B-0240](#), p. 3 et 4.

[72] La Régie est d'avis que la description fournie par le Transporteur aide à clarifier l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que les critères utilisés lors des projets à objectifs multiples.

[73] La Régie est satisfaite du suivi du paragraphe 366 de la décision D-2020-146 déposé par le Transporteur en lien avec la clarification de l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que des critères utilisés lors des projets à objectifs multiples.

[74] La Régie est d'avis que la description présentée dans la preuve du Transporteur pourrait servir à mieux comprendre les cas particuliers de projets qui nécessitent l'application de la méthodologie de répartition. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'ajouter une référence à la section 5 de la pièce B-0068⁴⁰, déposée en suivi du paragraphe 366 de la décision D-2020-146, lors du dépôt de dossiers d'investissement qui nécessitent l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement. De plus, la Régie ordonne au Transporteur d'illustrer dans sa preuve en chef lors des futurs dossiers d'investissement, lorsque pertinent, les différentes étapes de la méthode de répartition et de fournir les explications nécessaires à l'appui.**

[75] **Par ailleurs, à des fins d'illustration et d'interprétation des textes des Tarifs et conditions, la Régie demande au Transporteur d'examiner la possibilité d'insérer aux Tarifs et conditions une illustration de la figure 3 en page 23 de la pièce B-0068 et de présenter sa position à cet égard dans un prochain dossier tarifaire.**

[76] Pour ce qui est du constat du RTIEÉ à l'effet que les catégories « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité » seront probablement examinées ensemble lorsqu'il y a des projets soumis aux fins d'autorisation à la Régie, la Régie rappelle qu'elle s'est déjà prononcée dans sa décision D-2015-209 sur l'ordre séquentiel des catégories d'investissement⁴¹.

⁴⁰ Pièce [B-0068](#), p. 19 à 23 et p. 32.

⁴¹ Dossier R-3888-2014 Phase 1, décision [D-2015-209](#), p. 148 et 149.

6. CHARGES D'EXPLOITATION ADDITIONNELLES DANS LE CADRE D'UNE DEMANDE D'AUTORISATION D'UN PROJET D'INVESTISSEMENT.

[77] Dans sa décision D-2020-109⁴², la Régie demandait au Transporteur de présenter un document de réflexion sur l'opportunité de présenter l'ensemble des coûts, soit les investissements et les charges d'exploitation additionnelles non récurrentes, d'un projet à déploiement informatique de la catégorie « Maintien des actifs » dans une demande d'autorisation d'un projet d'investissement selon l'article 73 de la Loi.

[78] Le Transporteur précise d'emblée qu'il a élargi la réflexion demandée à tout projet, quelle que soit sa catégorie⁴³.

[79] Dans sa preuve initiale, le Transporteur mentionne que le fait de présenter pour autorisation ce type de charges dans une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi déborde du cadre clairement défini par cet article et par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le Règlement)⁴⁴ s'y rattachant. Le Transporteur ne s'oppose toutefois pas à la présentation de telles charges dans une demande d'autorisation d'un projet d'investissement si cette présentation s'accompagne d'une demande de compte d'écarts et de report (« CÉR »).

[80] Le RTIEÉ soutient que toutes les charges doivent être prises en compte lors d'une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi.

[81] En argumentation et en réplique, le Transporteur précise qu'il s'engage à présenter les charges additionnelles non récurrentes, dans le cadre d'une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi⁴⁵, pour tout projet, de nature non traditionnelle, indépendamment de sa catégorie d'investissement.

[82] Il reconnaît qu'aux fins de statuer sur l'autorisation d'un projet d'investissement présenté en vertu de l'article 73 de la Loi, les informations liées aux charges non récurrentes peuvent être exigées et faire l'objet d'une appréciation par la Régie des coûts associés au

⁴² Dossier R-4047-2018 Phase 2, décision [D-2020-109](#), p. 60 et 61, par. 218 à 221.

⁴³ Pièce [B-0039](#), p. 36 à 38.

⁴⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

⁴⁵ Pièce [A-0094](#), p. 20 à 22 et p. 60.

projet, de l'étude de faisabilité économique, de l'impact sur les tarifs et de l'analyse de sensibilité⁴⁶. Cependant, le Transporteur souligne que le montant des charges non récurrentes ne devrait pas être considéré dans le calcul du coût du projet pour déterminer si le seuil prévu au Règlement est atteint⁴⁷.

[83] Enfin, le Transporteur précise que la présentation des charges non récurrentes serait accompagnée d'un CÉR si les conditions habituelles pour la mise en place d'un tel compte sont satisfaites⁴⁸.

Opinion de la Régie

[84] La Régie constate que le Transporteur propose et s'engage à présenter les charges additionnelles non récurrentes, lorsque requis, dans le cadre d'une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi, pour tout projet de nature non traditionnelle, indépendamment de sa catégorie d'investissement.

[85] La Régie juge que la proposition du Transporteur, qui couvre un éventail de projets plus large que celui visé au paragraphe 221 de la décision D-2020-109 et qui n'implique pas la création systématique d'un CÉR, est satisfaisante. Par ailleurs, la Régie rappelle que dans sa décision D-2020-083⁴⁹, elle demandait au Transporteur d'inclure les coûts d'entretien et d'exploitation dans l'analyse économique des solutions des prochains projets d'investissement soumis pour autorisation.

[86] Ainsi, la Régie est d'avis qu'elle peut, en vertu du cadre réglementaire en place, demander la présentation des charges additionnelles, qu'elles soient récurrentes ou non, pour tout projet, indépendamment de sa catégorie d'investissement et considérer ces charges dans son appréciation d'un projet déposé pour autorisation. La Régie s'attend à ce que le Transporteur présente ces charges additionnelles pour tout projet et y joigne un CÉR lorsque requis, c'est-à-dire lorsque les conditions habituelles pour la création d'un tel compte seront satisfaites.

⁴⁶ Pièces [B-0204](#), R3.1, p. 17 et 18, et [A-0094](#), p. 33 à 38. Notamment à la p. 38, le Transporteur indique : « *Après ça, est-ce que ce sera un objet de décision? Je le sais pas, mais ça va certainement faire partie de votre évaluation pour pouvoir trancher sur la solution qu'on vous présentera* » [nous soulignons].

⁴⁷ Voir notamment la pièce [A-0094](#), aux p. 57 et suivantes.

⁴⁸ Pièce [A-0094](#), p. 25 à 29, 60 et 61.

⁴⁹ Dossier R-4112-2019, décision [D-2020-083](#).

7. ENTENTE CONCLUE ENTRE HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET LE TRANSPORTEUR (SUIVI DE LA DÉCISION D-2021-089)

[87] Dans sa décision D-2021-089, la Régie ordonnait au Transporteur « *de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, l'entente qu'il aura conclue avec le Producteur [Hydro-Québec dans ses activités de production] afin de concrétiser par écrit que la clientèle du Transporteur est tenue indemne du risque d'affaires découlant de la préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau faisant partie des systèmes hydriques non régularisables lorsque le Transporteur agit à titre de GOP [exploitant d'installation de production] pour le compte du Producteur* »⁵⁰. [nous ajoutons]

[88] Le 19 novembre 2021, le Transporteur dépose l'entente, signée par les parties le 10 novembre 2021. L'objectif de l'entente est de s'assurer que la clientèle du Transporteur soit tenue indemne du risque d'affaires découlant de la préparation des programmes de production des centrales non régularisables par le Producteur⁵¹.

[89] L'AHQ-ARQ et le RTIÉÉ sont d'avis que l'entente est conforme à l'ordonnance contenue au paragraphe 81 de la décision D-2021-089.

Opinion de la Régie

[90] **La Régie juge que l'entente conclue entre le Transporteur et le Producteur est conforme à la décision D-2021-089 et s'en déclare satisfaite.**

⁵⁰ Dossier R-4049-219, décision [D-2021-089](#), p. 22, par. 81.

⁵¹ Pièce [B-0085](#).

SUJETS TRAITÉS LORS DE L'AUDIENCE DU 5 AU 11 JUILLET 2022

8. INDICATEURS DE DISPONIBILITÉ DES SERVICES AUX INTERCONNEXIONS ET DE DISPONIBILITÉ DES EMPLACEMENTS D'EXPLOITATION

[91] Dans sa décision D-2019-060⁵², la Régie accueillait favorablement l'ouverture du Transporteur à développer un indicateur des interruptions et des indisponibilités de services aux interconnexions. Elle lui ordonnait ainsi de développer cet indicateur en collaboration avec ses clients de point à point.

[92] Dans sa décision D-2020-041⁵³, la Régie demandait également au Transporteur de développer l'indicateur de Taux de disponibilité aux fins de l'évaluation de sa stratégie de maintenance.

[93] En réponse aux décisions D-2019-060 et D-2020-041, le Transporteur présente les deux indicateurs suivants :

- L'indicateur de disponibilité des services aux interconnexions; et
- L'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation.

⁵² Dossier R-4058-2018, Décision [D-2019-060](#), p. 92, par. 408 et 409.

⁵³ Dossier R-4096-2019, Décision [D-2020-041](#), p. 26, par. 91 et p. 37, par. 128.

8.1 INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES SERVICES AUX INTERCONNEXIONS

[94] Le Transporteur propose l'indicateur de disponibilité des services aux interconnexions afin de mesurer la qualité du service offert aux clients de point à point. L'indicateur se définit par la disponibilité annuelle des interconnexions en exportation et est basé sur la Capacité de transfert totale (TTC) à ces interconnexions⁵⁴.

[95] L'indicateur est calculé de la manière suivante :

$$\left[\frac{\sum \text{TTC}_{\text{hr}}}{\sum \text{TTC}_{\text{réf}}} \right] \times 100$$

Où

- TTC_{hr} = TTC réelle à chacune des heures pour toutes les interconnexions comme affiché sur OASIS.
- $\text{TTC}_{\text{réf}}$ = Valeur maximale de la TTC, à chacune des heures, de chacune des interconnexions, démontrée comme réaliste et sécuritaire⁵⁵.

[96] Le Transporteur soumet que cet indicateur est simple et qu'il est composé de données facilement disponibles et accessibles pour les clients sur Oasis. Cet indicateur est aussi annuel et global, c'est-à-dire qu'il tient compte des différentes causalités et contient des données associées aux exportations des quatre grands chemins d'interconnexion, soit Ontario, New-York, Nouvelle-Angleterre et Nouveau-Brunswick, par lesquels se font la très grande majorité des transactions des clients⁵⁶.

[97] La durée des interventions de maintenance et leur impact sur la capacité de transiter d'un élément du réseau font varier la TTC_{hr} dans le temps.

[98] Le Transporteur rappelle que la planification des retraits s'effectue en continu et en collaboration avec les réseaux voisins, dans le but de minimiser les impacts sur les interconnexions et ainsi maximiser la disponibilité des interconnexions pour tous les

⁵⁴ La TTC représente la quantité de puissance pouvant être acheminée sur l'interconnexion de façon à ce qu'à la suite d'un événement sur le réseau, par exemple, la stabilité du réseau ne soit pas à risque.

⁵⁵ Pièces [B-0163](#), R1.3, p. 5, et [B-0239](#), R1.1, p. 4.

⁵⁶ Pièce [A-0098](#), p. 241 (ligne 16) à p. 242 (ligne 6).

clients. De façon générale, les retraits planifiés ou non planifiés du côté des réseaux voisins n'ont pas d'impact sur la TTC d'Hydro-Québec.

[99] Le Transporteur juge qu'il est important de rappeler que l'indicateur développé a été présenté aux clients du service point à point et qu'il a été accepté par ces derniers.

[100] Le Transporteur présente les résultats de ce nouvel indicateur pour la période de 2016 à 2020 :

TABLEAU 1
DISPONIBILITÉ DES SERVICES AUX INTERCONNEXIONS

2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne 5 ans
81,9 %	83,5 %	87,0 %	93,3 %	91,6 %	87,5 %

Source : Pièce [B-0006](#), tableau 8, p. 33.

[101] À la demande de la Régie, le Transporteur présente l'indicateur stratifié par marché. Il précise qu'un indicateur qui agrège l'ensemble des interconnexions permet davantage de mesurer sa performance globale⁵⁷.

[102] L'AHQ-ARQ recommande que le Transporteur recalcule l'historique, en particulier pour tenir compte de la modification de la TTC_{Réf} du chemin HQT-DER^{58 et 59}.

[103] L'intervenant recommande également de scinder l'indicateur de disponibilité des services aux interconnexions en deux parties, soit l'une qui représente les réductions de service sous le contrôle du Transporteur et l'autre qui représente les réductions de service qui ne sont pas sous le contrôle de ce dernier. L'AHQ-ARQ soumet en effet que cet indicateur est en bonne partie hors du contrôle du Transporteur et ne permettrait donc pas de mesurer sa performance, mais plutôt des facteurs externes⁶⁰.

⁵⁷ Pièce [B-0163](#), p. 5 et 6.

⁵⁸ Pièce [C-AHQ-ARQ-0041](#), p. 2.

⁵⁹ Le point d'interconnexion DER correspond à la ligne à 120 kV qui relie le poste de Stanstead (au Québec) au poste de Derby (dans le nord du Vermont).

⁶⁰ Pièce [A-0103](#), p. 34.

[104] Le RTIEÉ recommande que le Transporteur fournisse, en plus des résultats globaux de l'indicateur, les résultats par interconnexion et de le ventiler selon la cause d'indisponibilité, afin qu'il soit le plus informatif possible.

[105] Le Transporteur soumet que le but de l'indicateur est de refléter la qualité de service offerte aux clients du service point à point, sans égard aux causes pouvant l'affecter⁶¹. De plus, il affirme qu'il ne sera pas en mesure de produire l'indicateur à partir de l'année 2016 selon la cause d'indisponibilité, puisque la complexité des équations de la TTC rend difficile de scinder l'impact en MW des différents facteurs qui influencent la TTC⁶².

[106] En réplique, le Transporteur soumet qu'il lui est impossible de scinder l'indicateur comme demandé par l'AHQ-ARQ⁶³, référant à la réponse qu'il avait fournie à une DDR⁶⁴.

Opinion de la Régie

[107] La Régie approuve l'indicateur de disponibilité des services des interconnexions proposé par le Transporteur en suivi des décisions D-2019-060 et D-2020-041.

[108] Cependant, la Régie considère que la stratification de l'indicateur en fonction des causes de diminution de la TTC_{hr}, selon que cette cause soit sous le contrôle ou non du Transporteur, permettrait de mieux comprendre les causes des indisponibilités et de faire de possibles recoupements avec les indicateurs de maintenance. La Régie comprend par ailleurs que le Transporteur ne peut à ce moment-ci procéder à cette stratification de l'indicateur.

[109] La Régie demande au Transporteur d'évaluer la possibilité de parvenir à une telle stratification pour le futur et de faire un suivi de cette évaluation dans le cadre du prochain dossier tarifaire.

⁶¹ Pièce [B-0204](#), R1.4, p. 8.

⁶² Pièce [B-0204](#), R1.5, p. 9.

⁶³ Pièce [B-0258](#), p. 4.

⁶⁴ Pièce [B-0239](#), R4.1, p. 7.

8.2 INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES EMPLACEMENTS D'EXPLOITATION

[110] En réponse à la décision D-2020-041⁶⁵, le Transporteur a développé l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation, qui s'inspire des pratiques de l'Association canadienne de l'électricité (l'ACÉ).

[111] L'indicateur se définit ainsi :

$$\left[1 - \frac{\sum TI_{EE}}{NT_{EE} \times NH_{an}} \right] \times 100$$

Où

- TI_{EE} = Temps en heure d'indisponibilité forcée pour un emplacement d'exploitation retenu.
- NT_{EE} = Nombre total des emplacements d'exploitation retenus.
- NH_{an} = Nombre d'heures de l'année⁶⁶.

[112] Le Transporteur précise que cet indicateur est global et considère les temps d'indisponibilité pour l'ensemble des causes et non seulement la cause associée aux défaillances. Il ajoute que la référence est solide puisqu'il s'est inspiré des pratiques de l'ACÉ. Ainsi, l'indicateur repose sur les mêmes définitions d'emplacements d'exploitation majeurs que l'ACÉ et sur le même système de causes. Ainsi, seul l'emplacement d'exploitation ayant causé une série d'indisponibilités est considéré⁶⁷.

[113] Il mentionne que l'indicateur tient compte des types de causes d'indisponibilité forcée suivants : défaillance, météo, environnement, condition système, humaine, interférence étrangère et configuration système.

[114] Le Transporteur explique le nombre restreint d'emplacements d'exploitation retenu dans le calcul de l'indicateur par rapport au nombre total d'éléments susceptibles d'avoir une influence sur l'exploitation du système électrique. Il précise, notamment, que les

⁶⁵ Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 26, par. 86 à 92.

⁶⁶ Pièce [B-0006](#), p. 33 à 35.

⁶⁷ Pièce [A-0098](#), p. 244 (ligne 25) à p. 245 (ligne 8).

emplacements d'exploitation des fonctions électriques tiennent compte des éléments traversés par de l'énergie, excluant ainsi les automatismes et les services auxiliaires⁶⁸.

[115] Il explique avoir estimé le nombre total d'emplacements majeurs (c'est-à-dire le NT_{EE}) pour les années 2016, 2017 et 2018 afin de construire un historique de cinq ans. La sous-estimation des valeurs de NT_{EE} entre 2016 et 2018 est liée au fait qu'il n'a pas été en mesure de reconstituer exactement l'inventaire. Le Transporteur précise que cette sous-estimation a conduit à une mesure de disponibilité des emplacements d'exploitation sous-évaluée pour ces années. À partir de 2019, la synchronisation de certains systèmes informatiques du Transporteur et une amélioration dans la modélisation de l'inventaire des équipements ont permis de construire l'indicateur.

[116] Le Transporteur présente les résultats de ce nouvel indicateur pour la période de 2016 à 2020 :

TABLEAU 2
DISPONIBILITÉS DES EMPLACEMENTS D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR

	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Résultats	98,96 %	99,32 %	99,29 %	99,31 %	99,30 %	99,24 %

Source : Pièce [B-0006](#), p. 35, tableau 9.

[117] Il présente les résultats de l'ACÉ pour l'indicateur pour cette même période :

TABLEAU 3
DISPONIBILITÉ DES EMPLACEMENTS D'EXPLOITATION ACÉ

	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Résultats	99,58 %	99,65 %	99,60 %	99,65 %	n.d.	99,62 %

Source : Pièce [B-0006](#), tableau 10, p. 36.

⁶⁸ Pièces [B-0204](#), p. 12 et 13, et [A-0098](#), p. 247 (lignes 5 à 13).

[118] Le Transporteur constate que ses résultats sont du même ordre de grandeur que ceux des participants du rapport ERIS de l'ACÉ. Il souligne toutefois qu'il est actuellement impossible de se comparer directement avec les résultats de l'ACÉ, dans la mesure où ses systèmes informatiques ne permettent pas, pour le moment, de retirer certaines occurrences telles que les remplacements complets d'appareils⁶⁹.

[119] Le Transporteur précise que l'indicateur permet d'évaluer la disponibilité de son réseau pour ses clients sous des paramètres globaux, tandis que la stratégie de gestion des actifs vise à améliorer la fiabilité des actifs⁷⁰.

[120] Le Transporteur précise que l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation *« a été développé afin de mesurer la disponibilité du réseau, et non la stratégie de maintenance adaptée qui elle, est mesurée par les trois indicateurs suivants : les ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective, les indisponibilités forcées par type d'emplacement d'exploitation et la proportion relative de chaque famille dans le taux de risque total en maintenance »*⁷¹.

[121] Le Transporteur conclut que l'indicateur répond à la demande de la Régie puisqu'il permet de mesurer efficacement la disponibilité du réseau de transport.

[122] L'AHQ-ARQ ne peut, pour le moment, recommander l'approbation du calcul du nouvel indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation. Selon l'intervenant, cet indicateur souffre de deux problèmes, soit l'invalidité des valeurs NT_{EE} et le traitement du cas des équipements retirés, comparativement à l'indicateur de l'ACÉ.

[123] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de ventiler les résultats de l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation par cause dans les suivis de son rapport annuel et dans les dossiers tarifaires⁷².

[124] La FCEI soumet qu'il ressort des décisions antérieures que la Régie envisageait le développement de l'indicateur afin de permettre de juger de la performance de la stratégie de maintenance, ce que cet indicateur ne peut permettre puisqu'il inclut l'ensemble des

⁶⁹ Pièce [A-0098](#), p. 245 (ligne 9) à p. 246 (ligne 4).

⁷⁰ Pièce [B-0178](#), p. 9.

⁷¹ Pièce [B-0204](#), p. 14.

⁷² Pièce [C-AHQ-ARQ-0024](#), p. 12 à 18.

causes d'indisponibilité et non seulement les indisponibilités dues aux défaillances⁷³. La FCEI estime que le Transporteur devrait continuer à développer un indicateur permettant de cibler ce dernier type d'indisponibilité.

[125] Le RTIEÉ recommande que le Transporteur fournisse, en plus des résultats globaux de l'indicateur, les résultats ventilés selon la cause d'indisponibilité, afin qu'il soit le plus informatif possible.

Opinion de la Régie

[126] La Régie considère que la stratification de l'indicateur permettrait de mieux comprendre les causes des indisponibilités et permettrait de possibles recoupements avec les indicateurs de maintenance.

[127] Malgré les problèmes qui affectent l'historique, particulièrement de 2016 à 2018, **la Régie approuve l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation et demande au Transporteur de le stratifier par cause d'indisponibilité : défaillance, météo, environnement, condition système, humaine, interférence étrangère et configuration système**⁷⁴.

[128] **La Régie demande au Transporteur de poursuivre ses efforts pour retirer certaines occurrences du calcul de l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation afin de se conformer aux modalités de calcul de l'ACÉ.**

⁷³ Pièce [C-FCEI-0025](#), p. 11.

⁷⁴ Pièce [B-0006](#), p. 34 (lignes 25 à 27).

8.3 TRAITEMENT DES INDICATEURS

[129] Dans le cadre du Volet 1, le Transporteur soutenait que l'abrogation de l'article 48.1 de la Loi avait retiré son obligation d'être règlementé par le biais d'un MRI. Il indiquait cependant que le mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR) continuerait de s'appliquer et que la liaison aux indicateurs de performance devrait être réévaluée⁷⁵.

[130] Dans sa décision D-2022-053, la Régie demandait 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 de MRI⁷⁶.

[131] En réponse à une DDR, le Transporteur soutient que la demande de la Régie pour l'indicateur de disponibilité des services aux interconnexions vise à mesurer la performance globale liée au MTÉR. Il précise également qu'un indicateur agrégeant l'ensemble des interconnexions permet davantage l'atteinte de la mesure de la performance globale du Transporteur. Le Transporteur ne juge donc pas requis de présenter l'indicateur par interconnexion, car l'indicateur proposé est déjà pondéré par le poids relatif de chacune de ces interconnexions⁷⁷.

[132] Le Transporteur précise les trois étapes dans le traitement des indicateurs de la façon suivante :

- Faire approuver les indicateurs dans le cadre du présent dossier;
- Suivre les indicateurs; et
- Réévaluer la liaison entre les indicateurs et le MTÉR, incluant les deux nouveaux indicateurs⁷⁸.

⁷⁵ Pièce [A-0061](#), p. 252 (lignes 16 à 23).

⁷⁶ Décision [D-2022-053](#), p. 15, par. 50.

⁷⁷ Pièce [B-0163](#), R1.3, p. 5 et 6.

⁷⁸ Pièce [A-0100](#), p. 58 à 60 et p. 96 (ligne 23) à p. 97 (ligne 25).

Opinion de la Régie

[133] La Régie comprend de la position du Transporteur que les indicateurs existants aux fins du MTÉR vont continuer de s'appliquer tant qu'ils ne sont pas modifiés.

[134] La Régie prend acte de l'ouverture du Transporteur à effectuer le suivi des deux nouveaux indicateurs approuvés par la présente décision dans le cadre des prochains dossiers tarifaires et à les inclure dans une éventuelle révision de la liaison des indicateurs au MTÉR. En ce sens, le présent dossier constitue la première étape, soit l'approbation des indicateurs⁷⁹. Si le Transporteur souhaite éventuellement lier ces deux indicateurs au MTÉR, il devra faire approuver des cibles et des seuils par la Régie dans un dossier ultérieur.

[135] En conséquence, dans le cadre des prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de présenter les résultats des deux nouveaux indicateurs retenus dans la présente décision, avec les modifications demandées.

9. SUIVI DE LA DÉCISION D-2020-041 – CÉR DÉPENSES EN CAPITAL

[136] Dans sa décision D-2020-041⁸⁰, la Régie constatait que la base de tarification était surestimée depuis plusieurs années, malgré les efforts du Transporteur pour atteindre une meilleure acuité prévisionnelle. Dans ce contexte, elle se questionnait sur la possibilité de créer un CÉR pour les rubriques liées au rendement sur la base de tarification (CÉR dépenses en capital) et demandait au Transporteur de présenter les impacts de la création d'un tel CÉR.

[137] Dans sa lettre procédurale du 12 octobre 2021⁸¹, la Régie indique que dans le cadre du présent dossier, elle amorce sa réflexion à l'égard de la création d'un tel CÉR et de ses impacts sur l'établissement du revenu requis du Transporteur aux fins du dossier à venir du MRI de deuxième génération.

⁷⁹ Pièce [B-0204](#), R1.2, p. 6 et 7.

⁸⁰ Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 109 et 110, par. 401 à 403.

⁸¹ Pièce [A-0012](#).

[138] En lien avec les objectifs d'efficacité et d'allègement du MRI de première génération, le Transporteur soutient qu'il n'est pas possible d'ajouter un CÉR sur les dépenses en capital sans revoir certaines caractéristiques du MRI, dont celles se rapportant au MTÉR.

[139] Le Transporteur mentionne que la Régie, dans sa décision D-2014-034⁸², indiquait que ce dernier dispose d'outils de prévision et des leviers de gestion requis pour agir en temps opportun afin de respecter les objectifs financiers permettant de limiter le risque d'écart négatifs. Le Transporteur soutient qu'il conçoit mal comment, en retirant 75 % des revenus requis applicables au MTÉR, il pourrait limiter le risque d'écart négatifs. Il cite en exemple l'année 2020 pour laquelle le contexte de la pandémie a engendré un impact favorable au niveau des dépenses en capital, mais l'effet inverse a été réalisé au niveau de la Formule d'indexation.

[140] Le Transporteur mentionne également qu'il doute du fait que la présence d'un CÉR permette un allègement substantiel du processus, puisqu'il devra continuer de soumettre une preuve probante, démontrer la justesse de ses prévisions et répondre aux questionnements de la Régie et des intervenants sur l'acuité de ses projections. De plus, il considère que l'implantation d'un CÉR favorisera l'application de la clause de sortie plus rapidement dans le contexte d'écart défavorables liés à la Formule d'indexation.

[141] En ce qui a trait à la création même du CÉR, le Transporteur énonce les critères requis mentionnés par la Régie dans sa décision D-2007-08⁸³, soit la présence d'une situation problématique, soumise à des aléas qui échappent à son contrôle ou à celui de ses clients et les impacts significatifs de ces aléas⁸⁴. Il conclut que le CÉR envisagé par la décision D-2020-041 ne respecte pas ces critères.

⁸² Dossier R-3842-2013, décision [D-2014-034](#), p. 91, par. 363.

⁸³ Dossier R-3605-2006, décision [D-2007-08](#), p. 63.

⁸⁴ Pièce [B-0039](#), p. 31 à 33.

[142] Lors de l'audience, le Transporteur rappelle le déploiement de différentes mesures depuis 2018 afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions⁸⁵ et insiste sur les éléments suivants :

- L'utilisation, pour l'établissement des revenus requis, d'une année témoin projetée, plutôt que les revenus requis des années historiques, amène nécessairement des écarts.
- Ces écarts proviennent de différentes sources et il est impossible de distinguer leur nature à moins d'efforts considérables. La Régie a déjà déterminé que l'outil approprié pour traiter ces écarts était le MTÉR.
- Les critères pour la création d'un CÉR ne sont pas satisfaits. À cet égard, la Régie a déjà conclu dans sa décision D-2014-035 à la non-pertinence du CÉR alors demandé par l'AQCIE-CIFQ⁸⁶.
- La création d'un tel CÉR ne favorise pas l'allègement réglementaire.

[143] Le Transporteur recommande à la Régie de ne pas retenir la création d'un CÉR portant sur les dépenses en capital. Il est d'avis que la Régie, au fil des dossiers tarifaires, a pu juger de la validité des prévisions des dépenses en capital sans pour autant leur adjoindre un CÉR et que dans le présent dossier, il a fait la démonstration du caractère raisonnable de ses prévisions de dépenses en capital.

[144] Il dépose également à cet égard une preuve d'expert, soit celle du Dr Jeff D. Makhholm de la firme NERA.

[145] Le Dr Makhholm mentionne que les prévisions annuelles pour les MES sont extrêmement utiles comme incitatif à générer des économies pour le Transporteur. Il précise que l'utilisation d'une méthode de prévision projet par projet fournit une transparence de l'information. Cette transparence permet, de façon légitime pour la Régie et les intervenants, de questionner les prévisions déposées par le Transporteur. Il ajoute que le Transporteur, au cours des dernières années, s'est engagé dans un processus d'amélioration

⁸⁵ Pièce [B-0243](#), p. 6.

⁸⁶ Pièce [A-0097](#), p. 45 et 46.

afin d'accroître la précision et la transparence de ses prévisions et énumère les mesures d'amélioration mises en place depuis 2010⁸⁷.

[146] L'expert du Transporteur mentionne que les écarts constatés entre les prévisions et les résultats réels sont une caractéristique de la réglementation basée sur l'année témoin projetée. Il considère que le régime réglementaire actuel est un incitatif pour l'entreprise réglementée à faire mieux que les prévisions et que la clientèle du Transporteur en bénéficie à long terme⁸⁸. Il soumet que le questionnement des prévisions doit s'effectuer au moment de leur établissement. En effet, le questionnement des prévisions en fonction des résultats réels est le résultat de comparaison après les faits et ne rend aucunement le processus réglementaire plus efficace, efficient ou plus simple. Cette dernière comparaison ne tient pas compte de cet incitatif à faire mieux que les prévisions.

[147] Le Dr Makholm considère que la création d'un CÉR n'est pas un substitut utile à l'examen annuel de la Régie des prévisions des MES du Transporteur⁸⁹.

[148] Ainsi, le décalage réglementaire constitue, selon lui, un incitatif pour les entreprises réglementées à réduire leurs coûts en leur permettant de réaliser un taux de rendement supérieur par rapport au taux autorisé lors de la première année. Les consommateurs quant à eux bénéficient, pour toutes les années subséquentes, des économies réalisées par l'entreprise réglementée.

[149] L'expert du Transporteur ajoute :

« The point of both common sense and economics is to strike a balance in regulation to devise an effective regulatory system to promote the interest of both consumers and service providers »⁹⁰.

[150] Lors de l'audience, le Dr Makholm mentionne que la Régie n'a pas la responsabilité du contrôle des prévisions du Transporteur, mais plutôt la responsabilité d'encadrer un régime réglementaire incitatif par lequel le Transporteur et sa clientèle bénéficient de meilleures performances par rapport aux prévisions. Il ajoute également qu'il est légitime

⁸⁷ Pièce [B-0159](#), p. 9, tableau 1.

⁸⁸ Pièce [B-0159](#), p. 6.

⁸⁹ Pièce [B-0159](#), p. 7.

⁹⁰ Pièce [A-0097](#), p. 65.

pour la Régie de questionner les écarts constatés, tant sur les montants que la nature de ces écarts⁹¹.

[151] Pour le Dr Makhholm, le régime incitatif en place fonctionne tel que prévu lors de son établissement et devrait être conservé⁹².

[152] L'expert retenu par l'AQCIE-CIFQ⁹³ n'appuie pas non plus la création d'un CÉR pour les dépenses en capital. Selon lui, un tel mécanisme affaiblirait les incitatifs d'efficacité, alors qu'il considère ceux-ci déjà affaiblis par le MRI actuel, puisque la Formule d'indexation des charges est combinée à un coût de service pour les dépenses en capital.

[153] PEG est d'avis que si la Régie devait tout de même mettre en place un CÉR sur les dépenses en capital, ce dernier devrait être asymétrique et s'appliquer seulement lorsque les dépenses en capital sont en deçà des montants autorisés, créant des écarts favorables au Transporteur. Il mentionne qu'un précédent existe pour le « *MRIs of New York utilities* »⁹⁴.

[154] L'AQCIE-CIFQ, pour sa part, mentionne que la création d'un CÉR constitue un incitatif pour le Transporteur à réaliser des gains d'efficacité en vue de maîtriser les coûts liés à la Formule d'indexation prévue au MRI. Ainsi, selon l'intervenant, le Transporteur ne pourrait compenser d'éventuels dépassements de coûts de la Formule d'indexation par un écart favorable des dépenses en capital. Il ajoute que même en l'absence d'un MRI, la création d'un CÉR dépenses en capital demeure nécessaire, considérant la surestimation récurrente de la moyenne des 13 soldes de la valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation.

[155] Pour ce qui est des critères relatifs à la création d'un CÉR, l'AQCIE-CIFQ est d'avis que le critère relatif à l'absence de contrôle par le Transporteur pour les écarts constatés est satisfait. L'intervenant se base sur les affirmations formulées par le Transporteur en réponse à des DDR de la FCEI voulant que des événements « *particuliers et distinctifs* » puissent

⁹¹ Pièce [A-0097](#), p. 93 à 97.

⁹² Pièce [A-0097](#), p. 66.

⁹³ Au présent dossier, l'intervention de PEG était principalement prévue dans le cadre du Volet 1 en lien avec les études PMF. Dans sa décision [D-2021-123](#), la Régie a aussi permis à PEG d'analyser l'enjeu du CÉR dépenses en capital.

⁹⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0050](#), p. 46.

être fortuits et totalement imprévisibles et que des situations hors du contrôle du Transporteur puissent survenir⁹⁵.

[156] Pour ce qui est du critère de matérialité, l'AQCIE-CIFQ se réfère au seuil de matérialité de 15 M\$, basé sur la décision D-2019-060⁹⁶, plutôt qu'au seuil de 67,6 M\$ suggéré par le Transporteur, calculé sur les modalités d'application du MTÉR. Il constate que, pour la période 2014 à 2020, l'impact sur les revenus requis des écarts entre les années témoins et réelles dépasse le seuil de 15 M\$, exception faite de l'année 2019⁹⁷. En conséquence, il considère que le critère de matérialité est également satisfait.

[157] L'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de créer un CÉR comme celui mentionné à la décision D-2020-041, soit un CÉR pour les rubriques liées au rendement sur la base de tarification et pour les amortissements⁹⁸. Il précise que cette recommandation s'applique même pour des années où les revenus requis du Transporteur ne seraient pas déterminés au moyen d'un MRI⁹⁹.

[158] La FCEI, pour sa part, rappelle que les mesures mises en place par le Transporteur depuis plusieurs années n'ont pas permis de résorber les écarts de prévision jusqu'en 2018. Bien que les résultats de l'année 2019 soient encourageants, elle est d'avis qu'il serait prématuré de prendre pour acquis que les problèmes de prévisions de la base de tarification moyenne sont résolus.

[159] La FCEI mentionne que c'est dans un contexte d'excédents de rendement récurrents et de forte ampleur que les bases du MTÉR ont été établies par la Régie. Elle indique que la présence d'un tel mécanisme ne rend toutefois pas acceptable le fait que des prévisions soient manifestement biaisées. Elle précise que la Régie a approuvé le MTÉR dans une optique de prévisions centrées et que les résultats des dix dernières années ne sont pas compatibles avec les attentes.

[160] Pour ce qui est des critères relatifs à la création d'un CÉR, la FCEI est d'avis que les deux critères sont satisfaits. L'intervenante mentionne que les écarts constatés sont, sans aucun doute, significatifs. Quant à la notion de contrôle, la FCEI se base sur les affirmations

⁹⁵ Pièce [B-0059](#), p. 3, R1.1 et p. 4, R1.3.

⁹⁶ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 43, par. 186.

⁹⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0109](#), p. 7.

⁹⁸ Pièce [A-0100](#), p. 209.

⁹⁹ Pièce [A-0100](#), p. 228.

formulées par le Transporteur en réponses à ses DDR¹⁰⁰ pour conclure que ce critère est également satisfait.

[161] Considérant, d'une part, le peu d'incitatifs à l'efficience que procure la réglementation en coût de service et, d'autre part, l'impact financier important et récurrent des écarts de prévision, la FCEI conclut qu'il serait économiquement justifié de mettre en place un CÉR sur les dépenses en capital et recommande de ne pas exclure cette possibilité dans le futur¹⁰¹.

[162] En audience, lors de son témoignage, la FCEI suggère une option qui consiste à créer un CÉR qui ne capterait que les écarts résultant du décalage temporel des MES pour les projets au-dessus d'un certain seuil¹⁰². Le témoin de la FCEI soumet que ce seuil pourrait être analysé dans le prochain dossier tarifaire. Il conclut que cette avenue serait intéressante à explorer, permettant à la fois de régler le problème identifié par la Régie dans sa décision D-2020-041 sans les inconvénients soulevés au niveau de l'efficience¹⁰³.

[163] OC est d'avis que les problématiques soulevées par l'AQCIE-CIFQ et la FCEI sur les écarts historiques significatifs des dépenses en capital sont légitimes. À cet effet, l'intervenante mentionne que dans un contexte de tarifs justes et raisonnables il n'est pas approprié que les clients payent pour des actifs qui ne sont pas en service, même si un MTÉR est en vigueur.

[164] Pour ce qui est de la notion de décalage réglementaire, le témoin de l'intervenante mentionne :

« What is Regulatory Lag? Regulation 101 says it occurs due to the fact that when rates are set, the costs, in this case, capital, may differ from forecast. In cost of service regulation the deviations (ecarts) usually go both ways and are reasonable. In multi-year rate plans, this also means the annual realized return on capital may differ from the approved amounts over the term of the plan »¹⁰⁴. [nous soulignons]

¹⁰⁰ Pièce [B-0059](#), p. 3, R1.1 et p. 4, R1.3.

¹⁰¹ Pièces [C-FCEI-0025](#), p. 7, et [C-FCEI-0032](#), p. 6.

¹⁰² Pièce [A-0103](#), p. 68 et 69.

¹⁰³ Pièce [A-0103](#), p. 70 à 84.

¹⁰⁴ Pièce [C-OC-0062](#), p. 5.

[165] En ce qui a trait aux réductions *post-ante*, OC est d'avis que ce sont des ajustements souvent utilisés par les régulateurs. L'intervenante mentionne être en accord avec les critiques du Dr Makholm relatives aux ajustements *a posteriori*, de tels ajustements réduisant la possibilité d'une efficience accrue découlant du décalage réglementaire. Toutefois, lorsque les performances historiques de l'entreprise réglementée sont asymétriquement en faveur de cette dernière, ce mécanisme réglementaire n'atteint pas son objectif, amenant ainsi les consommateurs à revendiquer des mesures de redressement. Un CÉR est une telle mesure de redressement. Selon OC, la question qui se pose est de savoir ce que doit faire le régulateur si les prévisions de MES sont constamment surestimées. Elle soutient que le rôle d'un régulateur est de s'assurer, qu'à long terme, les tarifs sont justes et raisonnables¹⁰⁵.

[166] Faisant suite à l'annonce faite par HQT en début d'audience relativement au calendrier d'examen d'un prochain dossier tarifaire, OC a révisé sa position¹⁰⁶ et appuie la mise en place d'un CÉR. En effet, OC est d'avis qu'un tel CÉR devrait être asymétrique et prendre en considération tant les montants relatifs aux écarts que ceux en lien avec le décalage des MES.

[167] En argumentation, le Transporteur soumet que la mise en place d'un CÉR dépenses en capital, incluant ses variations présentées en cours d'audience sans le support d'analyses et de démonstrations probantes, devrait être écartée¹⁰⁷.

Opinion de la Régie

[168] En ce qui a trait aux commentaires du Transporteur sur la possibilité de créer un CÉR pour les dépenses en capital en fonction des objectifs d'efficience et d'allègement du MRI de première génération, la Régie rappelle que l'année 2022 est la dernière année couverte par le MRI de première génération et retient que le Transporteur ne présentera pas de dossier tarifaire en 2022 en lien avec l'année 2023. Il déposera plutôt un dossier biennal en 2023 relatif aux années tarifaires 2023 et 2024¹⁰⁸ qui seront présentées en coût de service¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Pièce [C-OC-0062](#), p. 5.

¹⁰⁶ Pièce [C-OC-0067](#), p. 16.

¹⁰⁷ Pièce [B-0256](#), p. 10 et 13.

¹⁰⁸ Pièce [A-0097](#), p. 27 et 28.

¹⁰⁹ Pièce [A-0097](#), p. 26.

[169] Bien que la Régie ait mentionné dans sa correspondance du 12 octobre 2021 que son examen au présent dossier de l'établissement d'un CÉR pour les dépenses en capital était aux fins d'un dossier à venir de MRI de deuxième génération, les conclusions qu'elle tire de son examen sont tout aussi pertinentes si l'on tient compte du calendrier tarifaire prévisionnel du Transporteur mentionné précédemment.

[170] La Régie rappelle que la problématique concernant l'acuité des prévisions du Transporteur a été soulevée dans plusieurs décisions¹¹⁰. Les écarts de prévisions ont perduré malgré les moyens mis en place par le Transporteur pour les amenuiser et les réductions de la base de tarification imposées par la Régie pour certaines de ces années¹¹¹.

[171] Dans sa décision D-2022-053¹¹², la Régie a de nouveau constaté 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. L'une des causes de ces écarts est le décalage entre le moment initialement prévu et celui où les MES sont réellement effectuées. Le tableau des écarts de prévisions associés à la base de tarification démontre, pour la période de 2014 à 2020, que seule l'année 2019 affiche une sous-estimation alors que les six autres années affichent une surestimation variant entre 121,3 M\$ et 399,3 M\$ sur la base de tarification selon la moyenne des 13 soldes.

[172] La Régie, dans sa décision D-2019-060¹¹³, a établi le seuil de matérialité pour traiter un élément de coûts en Facteur Y et Z à 15 M\$ pour le Transporteur. Pour la période de 2014 à 2020, tel que démontré par l'AQCIE-CIFQ¹¹⁴, la Régie constate qu'à l'exception de l'année 2019, les écarts au niveau des MES ont tous un impact supérieur au seuil établi sur le revenus requis. La Régie partage l'avis de l'AQCIE-CIFQ et de la FCEI au sujet des écarts observés et est d'avis que ces derniers représentent des écarts significatifs pour la majorité des dernières années.

[173] Le Transporteur reconnaît que des situations peuvent être hors de son contrôle, lors de la réalisation de ses projets. Des aléas peuvent effectivement survenir dans le cours

¹¹⁰ Dossiers R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 140, par. 564, R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 93, par. 389, et R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 108, par. 397.

¹¹¹ Dossiers R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 99, par. 452, R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 142, par. 574, et R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 108, par. 398.

¹¹² Décision [D-2022-053](#), p. 77 et 78, par. 309 à 311.

¹¹³ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 42 et 43, par. 185 et 186.

¹¹⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0101](#), p. 7, tableau AQCIE-CIFQ-1.

normal de ses activités et des variations positives ou négatives par rapport à ses prévisions ne sont ni problématiques ni inhérentes à son modèle de prévision.

[174] Ainsi, dans certaines de ses réponses à une DDR, le Transporteur mentionne :

« 1.1 Relativement à la référence (i), veuillez indiquer si le Transporteur partage la compréhension de la FCEI à l'effet que la préoccupation de la Régie découle des écarts sur la base de tarification plutôt que des écarts sur les mises en service (ii).

Réponse :

La Régie est préoccupée par les écarts de répartition mensuelles des mises en service (« MES »), ceux-ci provoquant des écarts sur la base de tarification. Il est arrivé dans le passé que des événements particuliers et distinctifs aient eu lieu durant le déroulement de certains projets, ce qui a provoqué des écarts de MES. Ceux-ci étaient fortuits et totalement imprévisibles »¹¹⁵.

[note de bas de page omise] [nous soulignons]

« 1.3 Considérant l'historique en la matière, veuillez indiquer si le Transporteur anticipe un écart favorable sur la prévision de la base de tarification moyenne pour 2022 ou s'il considère plutôt qu'il s'agit d'une prévision centrée. Par prévision centrée, la FCEI entend une prévision pour laquelle il n'y a pas de raison d'anticiper davantage un écart favorable qu'un écart défavorable. Veuillez également indiquer s'il en est de même pour 2021.

Réponse :

Le Transporteur se doit d'assurer et de maintenir en tout temps la fiabilité de son réseau. Dans ce contexte, il réalise chaque année un nombre important de projets avec de multiples contraintes dont principalement : des calendriers serrés, notamment lorsque des retraits sont nécessaires car ils doivent généralement être effectués hors pointe, un approvisionnement disponible à temps ainsi que le respect des échéanciers par les entrepreneurs, le tout dans le maintien du niveau de qualité attendu tout en s'assurant que la sécurité, tant au niveau du chantier, des équipements que du réseau, soit maintenue. Le Transporteur déploie, en tout temps,

¹¹⁵ Pièce [B-0059](#), p. 3, R1.1.

*des efforts importants pour réaliser tous les projets prévus, dans un contexte où des situations hors de son contrôle peuvent survenir »*¹¹⁶. [nous soulignons]

[175] Malgré les efforts déployés par le Transporteur afin de réaliser les projets dans les délais et les coûts prévus, la Régie est d'avis que la récurrence des écarts ainsi que des situations hors du contrôle du Transporteur ont un impact significatif sur l'acuité des prévisions des MES, plus particulièrement en ce qui a trait au moment de la MES effective. La Régie ne peut, par conséquent, conclure que les mesures mises en place par le Transporteur permettent de contenir les écarts de prévisions relatives aux MES à un niveau acceptable.

[176] La Régie partage l'avis du Transporteur et de son expert sur la difficulté et les efforts requis pour distinguer la nature des écarts, soit les éléments représentant des gains d'efficacité des autres éléments qui peuvent expliquer la nature des écarts entre les montants réels et ceux projetés¹¹⁷. La Régie retient également qu'un CÉR sur l'ensemble des dépenses en capital pourrait limiter, dans une certaine mesure, l'incitatif à l'efficacité sur les montants de mises en services des projets.

[177] Considérant ce qui précède, la Régie est d'avis qu'un CÉR couvrant le décalage temporel, tel qu'amené par la FCEI lors de l'audience¹¹⁸, mérite d'être considéré. En effet, un tel CÉR permettrait de maintenir un incitatif à faire mieux que les prévisions concernant les coûts des projets, tout en évitant de faire supporter par la clientèle les coûts d'actifs qui ne sont pas en service.

[178] Cela étant dit, il n'en demeure pas moins que le Transporteur devra continuer de démontrer la fiabilité de ses prévisions et que ces dernières continueront de faire l'objet d'examen dans le cadre de leur établissement en coût de service.

¹¹⁶ Pièce [B-0059](#), p. 4, R1.3.

¹¹⁷ Pièce [A-0097](#), p. 158.

¹¹⁸ Pièce [A-0103](#), p. 68 et 69.

[179] **Pour ces motifs, la Régie juge qu'il est opportun de poursuivre l'examen de la création d'un CÉR pour les écarts liés au décalage temporel des MES, soit entre la prévision du moment de la MES et le moment où cette MES a lieu. À cette fin, elle ordonne au Transporteur de présenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une proposition d'un tel CÉR ayant, entre autres, les caractéristiques suivantes :**

- **Écart comptabilisé sur le décalage temporel des MES seulement;**
- **Symétrique;**
- **Proposition d'un seuil de matérialité qui sera déterminé lors de l'examen afin de limiter à un niveau adéquat le nombre de projet à inclure au CÉR;**
- **Application dès l'année tarifaire 2023.**

[180] Pour ce qui est des dépenses d'amortissement, bien qu'elles soient, pour une année donnée, déterminées, entre autres, par le moment de la MES des projets, la Régie ne croit pas opportun, pour le moment, d'inclure les écarts relatifs aux dépenses d'amortissement au CÉR dépenses capital. Elle estime que les inconvénients liés à la détermination d'un coût d'amortissement révisé dépassent les bénéfices qui pourraient en être retirés.

[181] Les caractéristiques énoncées au paragraphe 179 ne sont pas exhaustives des caractéristiques demandées au Transporteur pour sa proposition de CÉR liés au décalage temporel des MES. La Régie invite donc ce dernier à inclure dans sa proposition tout autre élément qu'il juge pertinent aux fins d'examen lors du prochain dossier tarifaire.

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

[182] Dans sa décision D-2019-060¹¹⁹, la Régie rappelait que par sa décision D-2018-067, elle demandait au Distributeur de déposer une étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec au plus tard en avril 2021. Elle considérait alors approprié de soumettre le Transporteur à cette même obligation, afin de s'assurer qu'il gère de manière globale sa masse salariale.

[183] En suivi de cette décision et tel qu'accepté par la Régie dans une correspondance dans le dossier R-4058-2018¹²⁰, le Transporteur dépose une étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec¹²¹, réalisée au 31 décembre 2020 (l'Étude de balisage 2020) par la firme Normandin Beaudry (Normandin Beaudry). Cette étude est une mise à jour de celle menée au 31 décembre 2015 par cette même firme (l'Étude de balisage 2015) dans le cadre du dossier tarifaire du Distributeur¹²².

[184] Le balisage comprend le salaire de base, la rémunération incitative lorsqu'applicable, le coût du régime de retraite et les coûts des autres avantages sociaux (assurances collectives avant et après la retraite) en date du 31 décembre 2020 de huit groupes d'employés. Le balisage couvre un échantillon de 58 emplois chez Hydro-Québec représentant 30 % des employés des huit groupes visés.

[185] Le marché de référence utilisé est composé de 44 organisations, choisies par Normandin Beaudry conjointement avec Hydro-Québec, selon les critères de sélection que cette dernière applique lorsqu'elle effectue une vigie active de la rémunération versée à ses employés¹²³.

[186] La comparaison avec le marché consiste à comparer la rémunération globale d'Hydro-Québec par rapport à la médiane de son marché de référence. Normandin Beaudry indique que selon la littérature et la pratique des spécialistes de rémunération, une organisation est au diapason du marché lorsqu'elle présente un écart d'environ 5 % par

¹¹⁹ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 50 et 51, par. 217 et 218.

¹²⁰ Dossier R-4058-2018, pièce [A-0127](#).

¹²¹ Pièce [B-0189](#).

¹²² Dossier R-3980-2016, pièce [B-0028](#), p. 14 et annexe C.

¹²³ Pièce [B-0189](#), p. 11.

rapport au taux du marché. Cet écart de plus ou moins 5 % est communément appelé la zone de compétitivité.

[187] Le balisage réalisé par Normandin Beaudry s'est fait selon la méthode des coûts simulés. Cette méthode évalue le coût qui serait encouru par Hydro-Québec si ses employés bénéficiaient de la même offre de rémunération globale (salaire de base moyen, rémunération incitative, régime de retraite et régimes d'assurance collective) que celle des entreprises de son marché de référence. Selon Normandin Beaudry, cette méthode permet d'éliminer les biais démographiques et de mettre en évidence la valeur de l'offre globale de rémunération de chaque organisation.

[188] Normandin Beaudry privilégie sa propre banque de données, appelée « remun », qui regroupe les différentes composantes de la rémunération globale dans une même enquête. Cette enquête compte 474 emplois repères et est constituée de 378 organisations canadiennes, provenant de 21 secteurs d'activité.

[189] Afin d'obtenir les données nécessaires sur les 44 organisations qui constituent le marché de référence, Normandin Beaudry a extrait de l'enquête « remun » un segment de données pour 32 organisations répondant aux critères retenus pour la sélection du marché de référence d'Hydro-Québec. Les données de cette enquête, valides au 1^{er} avril 2020, ont été actualisées au 31 décembre 2020¹²⁴.

[190] Pour les emplois repères ne figurant pas dans l'enquête « remun » en raison de leur caractère propre à Hydro-Québec, les données de marché ont été recueillies par le biais de deux enquêtes fermées auprès d'entreprises ciblées, dont 14 du secteur industriel québécois et 18 du secteur de l'hydroélectricité et d'industries connexes au Canada. Normandin Beaudry précise que 56 % de ces organisations ont accepté de participer et de fournir des données.

¹²⁴ Pièce [B-0189](#), p. 12.

[191] Les principaux résultats de l'Étude de balisage 2020 sont présentés au tableau suivant.

TABLEAU 4
ÉCART DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE D'HYDRO-QUÉBEC
PAR RAPPORT À LA MÉDIANE DE SON MARCHÉ DE RÉFÉRENCE (EN %)

Groupe d'employés	Salaire de base	Rémunération directe ⁽¹⁾	Rémunération Globale ⁽²⁾
Cadres intermédiaires	-3,7	-1,0	3,0
Cadres de maîtrise	-1,3	-1,3	2,0
Professionnels	6,4	6,0	10,6
Spécialistes ^{*(3)}	7,0	2,1	6,6
Ingénieurs ^{*(3)}	9,3	4,9	10,5
Technologues ^{*(3)}	13,1	12,4	15,2
Métiers ^{*(3)}	-4,0	-4,7	-1,4
Bureau ^{*(3)}	9,9	9,1	12,6
Total⁽⁴⁾	4,5	2,6	6,5
Total (Étude de balisage 2015)	5,1	3,3	6,1

Sources : Tableau établi par la Régie à l'aide des pièces [B-0169](#), p. 20, [B-0189](#), p. 5, et [B-0147](#), p. 21.

Notes :

* Ces groupes d'employés sont syndiqués.

¹ La rémunération directe comprend le salaire de base moyen et la rémunération incitative.

² La rémunération globale comprend le salaire de base moyen, la rémunération incitative ainsi que la valeur des régimes de retraite et d'assurance collective.

³ Groupes d'employés syndiqués.

⁴ Moyenne pondérée calculée selon la représentativité des groupes d'employés chez Hydro-Québec.

[192] Ce tableau montre que la rémunération totale d'Hydro-Québec est légèrement à l'extérieur de la zone de compétitivité, représentant un écart de 6,5 % par rapport à la médiane du marché de référence, soit une hausse de 0,4 % comparativement à l'Étude de balisage 2015.

[193] En audience, le Transporteur soumet que cette évolution de l'écart provient des régimes de retraite, dont la réduction de valeur observée dans le marché est plus importante que celle observée chez Hydro-Québec. Afin de réduire les coûts dans les régimes de

retraite, le Transporteur souligne qu'Hydro-Québec a mis en place les mesures suivantes¹²⁵ :

- Modifications apportées au 20 décembre 2020 :
 - Réduction de la rente à 65 ans plus élevée (en réponse à l'amélioration du RRQ);
 - Augmentation des pénalités pour la retraite anticipée et pour les départs avant 55 ans (mesure de rétention).
- Fin de l'implantation progressive du partage de coûts 50/50.

[194] Le Transporteur soumet également que la comparaison des résultats entre les deux études de balisage réalisées en 2020 et en 2015 démontre qu'Hydro-Québec a maintenu les salaires de base (écarts de 4,5 % vs 5,1 %) et la rémunération directe (écarts de 2,6 % vs 3,3 %) de ses employés à l'intérieur de la zone de compétitivité. Selon le Transporteur, ce constat s'explique par les éléments suivants :

- La majoration annuelle des échelles salariales est en moyenne de 2,0 %;
- La variation du salaire moyen des employés non-syndiqués est très proche de cette moyenne;
- Les mandats de négociations lors des renouvellements des conventions collectives sont sujets à l'approbation du conseil d'administration d'Hydro-Québec et du Conseil du Trésor¹²⁶.

¹²⁵ Pièce [B-0246](#), p. 7.

¹²⁶ Pièce [B-0246](#), p. 4 à 6.

[195] Enfin, le Transporteur mentionne qu'Hydro-Québec s'engage pour les prochaines années à :

- gérer la rémunération de ses employés dans le respect des principes directeurs de la rémunération globale approuvés par le conseil d'administration, dont la compétitivité correspond à la médiane du marché;
- poursuivre annuellement la détermination rigoureuse des budgets d'augmentations salariales des employés non-syndiqués et les faire approuver par le conseil d'administration;
- respecter le cadre législatif pour l'obtention de mandats de négociations lors du prochain renouvellement des conventions collectives¹²⁷.

[196] L'AQCIE-CIFQ et la FCEI ont mandaté M. Yann-Philippe St-Laurent de la firme OAC, reconnu comme témoin expert en rémunération globale, afin de fournir un avis sur les résultats et conclusions de l'Étude de balisage 2020.

[197] Dans son rapport, OAC identifie des manquements dans l'application de la méthode des coûts simulés utilisée par Normandin Beaudry, notamment en ce qui concerne :

- l'inclusion du temps chômé payé;
- la prise en compte de la durée de la semaine normale de travail;
- la méthodologie utilisée pour l'évaluation du salaire de base;
- la surreprésentation d'organisations des secteurs municipaux, universitaires et de sociétés d'État dans le groupe de référence.

¹²⁷ Pièce [B-0256](#), p. 17.

[198] OAC présente au tableau ci-après un sommaire des différences entre la méthodologie courante et les études de balisage réalisées en 2003 par Tower Perrin puis en 2015 et en 2020 par Normandin Beaudry.

TABLEAU 5
SOMMAIRE DES DIFFÉRENCES ENTRE LA MÉTHODOLOGIE COURANTE ET LES ÉTUDES DE BALISAGE RÉALISÉES DEPUIS 2003

Éléments de rémunération globale (RG)	Méthodologie courante	Towers Perrin 2003 *	Normandin Beaudry (NB) 2015 et 2020
Prise en compte de la durée de la semaine normale de travail	Tous les emplois Impact pondéré projeté par OAC sur la RG versus NB : +1 %	Tous les emplois incluant certains spécialistes qui font partie maintenant des professionnels non syndiqués, sauf les cadres	Uniquement les emplois syndiqués (exclusion des professionnels et cadres)
Temps chômé payé	Tous les groupes d'emplois Impact projeté par OAC sur la RG versus NB : +0,5 % à 1 %		Aucun groupe d'emplois
Salaires de base	Syndiqués : maximum de l'échelle salariale pour les syndiqués (maximum normal ou taux d'emploi) Non-syndiqués : point milieu de l'échelle salariale (maximum normal ou taux d'emploi) Impact projeté par OAC sur la RG versus NB : +5 % à 15 % Note : WTW en 2017 utilise le point milieu pour Hydro One.		Syndiqués et non-syndiqués : (% des employés d'Hydro-Québec au maximum de leur échelle X maximum de l'échelle salariale pour les syndiqués et le maximum mérite pour les non-syndiqués) + (% des employés d'Hydro-Québec en progression X point milieu de l'échelle salariale incluant les syndiqués)

* Bien que cette étude ait recours à la méthode de la valeur au pair pour le salaire de base, tout comme la méthode des coûts simulés, celle-ci implique l'élimination des biais démographiques en utilisant les structures salariales.

Source : Pièce [C-AOCIE-CIFO-0108](#), p. 4.

[199] Les sections suivantes traitent, dans un premier temps, de ces enjeux identifiés par OAC et, dans un deuxième temps, d'autres points soulevés par les intervenants.

Inclusion du temps chômé payé

[200] OAC considère que les éléments de la rémunération globale doivent inclure le temps chômé payé, qui comprend les vacances et jours fériés. Il s'agit, selon cet expert, d'un élément important et généralement reconnu. OAC estime que la prise en compte du temps chômé payé augmenterait de 0,5 % à 1 % l'écart de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec par rapport au marché de référence. En conséquence, OAC recommande

de demander à Hydro-Québec de produire une étude de balisage qui inclurait le temps chômé payé¹²⁸.

[201] Dans sa présentation en audience, Normandin Beaudry rejette le constat d'OAC et justifie l'exclusion du temps chômé payé de son Étude de balisage 2020 par les raisons suivantes :

- Indisponibilité de données par emploi;
- Faible impact de cette inclusion sur le positionnement de l'offre de rémunération globale d'Hydro-Québec, qui serait de plus ou moins 0,3 % selon les données disponibles dans l'enquête « remun »¹²⁹.

[202] Normandin Beaudry ajoute que les composantes d'une étude de balisage doivent être sélectionnées en fonction du contexte, de l'objectif, de la disponibilité de données et de l'impact des efforts fournis pour l'obtention de ces données sur les résultats¹³⁰. Enfin, Normandin Beaudry soumet que l'obtention de ces données peut prendre des mois sans aucune certitude d'obtenir des réponses de toutes les organisations participantes dans le contexte actuel de pénurie de ressources et avec le risque de « brûler le marché »¹³¹.

[203] En audience, OAC dépose un tableau démontrant que la part du temps chômé payé dans le salaire oscillerait entre 13,1 % et 17,6 % selon le secteur d'activité. Cette part est de 13,9 % chez Hydro-Québec, soit légèrement supérieure à celle dans le secteur privé et inférieure à celle des autres secteurs et de l'ensemble du Québec¹³².

[204] L'AHQ-ARQ et la FCEI appuient la recommandation d'OAC consistant à demander au Transporteur de mettre à jour l'Étude de Balisage 2020 en intégrant le temps chômé payé.

¹²⁸ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 8 à 11 et p. 28.

¹²⁹ Pièce [B-0245](#), p. 13 à 15.

¹³⁰ Pièce [A-0097](#), p. 221 et 222.

¹³¹ Pièce [B-0256](#), p. 21.

¹³² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0108](#), p. 7.

Opinion de la Régie

[205] La Régie retient d'une réponse de Normandin Beaudry¹³³ que le temps chômé payé, tel que les vacances et les jours fériés, est considéré dans certaines études de balisage où la rémunération globale est simulée.

[206] De plus, la Régie retient de la preuve que l'inclusion du temps chômé payé dans l'Étude de balisage 2020 pourrait avoir un impact, oscillant entre 0,5 % et 1,0 % selon OAC et plus ou moins 0,3 % selon Normandin Beaudry, sur le positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec comparativement au marché de référence. La Régie considère que la part du temps chômé payé dans le salaire, telle que soumise par OAC, est significative. Elle juge ainsi que l'inclusion de cet élément pourrait avoir un impact non négligeable sur les résultats.

[207] Enfin, la Régie comprend que la base de données « remun » contient des données partielles sur le temps chômé payé et que l'obtention des données manquantes requiert du temps et le recours à des enquêtes fermées, avec un risque de non-réponse de la part de certaines organisations participantes¹³⁴.

[208] Bien que la Régie soit consciente de ce risque, elle juge qu'il est pertinent de considérer le temps chômé payé dans l'Étude de balisage 2020, afin d'apprécier son impact réel sur le positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec par rapport au marché de référence.

[209] Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors du prochain dossier tarifaire, une mise à jour de l'Étude de balisage 2020 qui intègre le temps chômé payé.

¹³³ Pièce [B-0163](#), p. 12, R.3.1.

¹³⁴ Pièce [A-0098](#), p. 214 à 218.

Prise en compte de la durée de la semaine normale de travail

[210] OAC soumet que la durée de la semaine de travail est un élément important de la rémunération globale pour tous les employés. OAC ajoute qu'afin d'isoler les différences pouvant être induites par les durées de semaine normale de travail, il est de pratique courante de mettre les salaires de toutes les organisations sur une base horaire ou d'annualiser les salaires sur une même base annuelle¹³⁵.

[211] De son côté, Normandin Beaudry indique qu'elle a ajusté seulement les échelles salariales des emplois syndiqués en fonction de la semaine normale de travail chez Hydro-Québec, qui est de 35 heures. En ce qui a trait aux emplois non-syndiqués, les échelles salariales n'ont pas été ajustées sur une base horaire. Plus précisément, elle mentionne que la rémunération des employés professionnels, cadres de maîtrise et intermédiaires est établie seulement en fonction d'une prestation de travail annuelle¹³⁶.

[212] Selon OAC, ces trois groupes d'employés représentent 14,8 % de la main d'œuvre totale d'Hydro-Québec¹³⁷. En ajustant ces trois groupes d'emplois en fonction de la semaine normale de travail¹³⁸, OAC constate qu'ils se situent à l'extérieur de la zone de compétitivité. Ainsi, elle conclut que la prise en compte de la durée de la semaine normale de travail dans l'Étude de balisage 2020 augmente de 1,0 % l'écart de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec par rapport au marché de référence. En conséquence, OAC recommande à la Régie de demander à Hydro-Québec de produire une étude de balisage qui prendrait en compte la durée de la semaine normale de travail pour tous les groupes d'emplois.

[213] Enfin, Normandin Beaudry soumet que l'ajustement de la semaine normale de travail pour les employés non-syndiqués est contraire à la pratique courante d'une étude de balisage¹³⁹.

¹³⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 12.

¹³⁶ Pièce [A-0097](#), p. 227.

¹³⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 14.

¹³⁸ L'ajustement tient compte de l'écart de 2,4 heures (6,9 %) entre la durée de la semaine normale de travail pour Hydro-Québec et celle de 37,4 heures pour tous les emplois couverts dans l'enquête réalisée en 2020 par l'Institut de la Statistique du Québec sur la rémunération globale au Québec.

¹³⁹ Pièce [B-0245](#), p. 17.

Opinion de la Régie

[214] La Régie retient de la preuve que Normandin Beaudry considère la durée de la semaine normale de travail pour 85 % de la population couverte dans son Étude de balisage 2020, soit tous les employés syndiqués.

[215] La Régie comprend que l'enquête « remun » ne contient pas d'informations sur l'horaire de travail par emploi pour les employés non-syndiqués. Ces informations peuvent cependant être obtenues grâce à des compléments d'enquête¹⁴⁰.

[216] De plus, la Régie note des conclusions d'OAC que l'utilisation de la durée de la semaine normale de travail pour tous les groupes d'emplois dans l'Étude de balisage pourrait augmenter de 1,0 % l'écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec par rapport au marché de référence. La Régie considère qu'une telle hausse est non négligeable.

[217] Compte tenu de ce qui précède, la Régie juge qu'il est pertinent de considérer dans l'Étude de balisage 2020 la durée de la semaine normale de travail pour les groupes d'emplois non-syndiqués, au même titre que ceux syndiqués, afin d'apprécier son impact réel sur le positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec comparativement au marché de référence.

[218] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors du prochain dossier tarifaire, une mise à jour de l'Étude de balisage 2020 qui considère la durée de la semaine normale de travail pour tous les groupes d'emplois.**

Méthodologie utilisée pour l'évaluation du salaire de base

[219] OAC soumet que la littérature et la pratique courante utilisent la notion du maximum normal dans le cadre des études de rémunération afin de comparer la rémunération d'une organisation par rapport à son groupe de référence. Ce maximum normal correspond au point milieu de l'échelle salariale (ou salaire de base moyen) pour les groupes d'emplois non-syndiqués et au maximum de l'échelle salariale applicable pour les groupes d'emplois syndiqués¹⁴¹.

¹⁴⁰ Pièce [A-0098](#), p. 219 et 220.

¹⁴¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 17 et 18.

[220] Or, OAC souligne que la méthodologie utilisée par Normandin Beaudry pour l'évaluation du salaire de base se distingue de la méthodologie normalement utilisée par les points suivants :

- Pour les employés non-syndiqués ayant atteint le maximum de l'échelle salariale, Normandin Beaudry utilise le maximum mérite plutôt que le point milieu;
- Pour les employés syndiqués en progression salariale, Normandin Beaudry utilise le point milieu des échelles salariales à échelons plutôt que le maximum de l'échelle salariale applicable¹⁴².

[221] Selon OAC, cette façon de faire entraîne une sous-évaluation de la valeur du salaire de base des emplois syndiqués et une surévaluation de celle des emplois non-syndiqués¹⁴³.

[222] En audience, OAC ajoute que la méthodologie utilisée par Normandin Beaudry est sujette à la variabilité des résultats et des conclusions, puisqu'elle inclut une variable démographique qui est le pourcentage des employés au maximum de leur échelle¹⁴⁴. OAC souligne qu'en utilisant la méthode des coûts simulés, il est usuel et nécessaire d'utiliser le maximum normal pour les employés syndiqués et le point milieu pour les non-syndiqués, sans ajouter une variable démographique. Selon OAC, cette approche permet de comparer ce qu'une organisation est prête à offrir aux employés ayant un rendement satisfaisant, qu'ils soient syndiqués ou non¹⁴⁵.

[223] Enfin, considérant qu'elle n'a pas accès aux données, OAC se base sur des simulations d'un exemple fictif. Elle estime que l'utilisation de la méthodologie normalement utilisée augmenterait de 5 % à 15 % l'écart, évalué par Normandin Beaudry, de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec par rapport au marché de référence¹⁴⁶. En conséquence, OAC recommande de demander à Hydro-Québec d'effectuer une comparaison de ses politiques de rémunération et de ses pratiques de gestion de

¹⁴² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 18.

¹⁴³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 20.

¹⁴⁴ L'ancienneté et le rendement sont des facteurs importants pour l'atteinte des maximums au mérite.

¹⁴⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0108](#), p. 8 à 12.

¹⁴⁶ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 21.

rémunération en utilisant la méthodologie normalement utilisée¹⁴⁷. La FCEI appuie cette recommandation.

[224] Pour sa part, Normandin Beaudry comprend qu'OAC est d'accord avec la comparaison entre les emplois syndiqués et celle entre les emplois non-syndiqués et en désaccord avec la comparaison des emplois syndiqués avec les non-syndiqués¹⁴⁸.

[225] Normandin Beaudry soumet que l'approche proposée par OAC évalue uniquement un point dans l'échelle salariale et ne permet pas d'évaluer le réel potentiel de la rémunération offerte par les organisations. Selon Normandin Beaudry, en utilisant deux points d'ancrage dans les structures salariales, l'application de la méthode des coûts simulés permet de tenir compte de l'ensemble des échelles salariales pour évaluer ce réel potentiel¹⁴⁹.

Opinion de la Régie

[226] En appui à son affirmation voulant que la littérature et la pratique courante utilisent la notion du maximum normal dans le cadre des études de rémunération, OAC fait référence à quelques exemples de méthodologies¹⁵⁰ utilisées notamment par l'Institut de la statistique du Québec, les commissions de l'équité salariale du Québec et de l'Ontario ainsi que la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST).

[227] En outre, la Régie retient du témoignage de Normandin Beaudry¹⁵¹ que les composantes d'une étude de balisage doivent être sélectionnées en fonction de l'objectif visé. Or, les références présentées par OAC ne visent pas toutes à comparer la rémunération d'une organisation par rapport à son groupe de référence.

[228] Ainsi, le salaire de base utilisé par la CNESST sert au calcul des écarts salariaux¹⁵² afin de voir la différence de rémunération entre des catégories d'emplois à prédominance féminine et à prédominance masculine de valeur équivalente.

¹⁴⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 28.

¹⁴⁸ Pièce [A-0097](#), p. 230 et 231.

¹⁴⁹ Pièces [B-0245](#), p. 25, et [A-0097](#), p. 232.

¹⁵⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0099](#), p. 16 et 17.

¹⁵¹ Pièce [A-0097](#), p. 222.

¹⁵² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0099](#), p. 17, lien vers le site de la CNESST.

[229] De même, bien que le maximum normal soit utilisé par les commissions de l'équité salariale de l'Ontario et du Québec, ils ne servent pas, dans ce cas, à la comparaison de la rémunération d'une organisation par rapport à son groupe de référence, mais permet de comparer la rémunération globale des groupes d'employés syndiqués et non-syndiqués faisant partie d'un même programme d'équité salariale.

[230] Enfin, dans le contexte de son étude de comparaison de la rémunération globale des salariés syndiqués de l'administration publique québécoise avec les autres salariés travaillant dans des entreprises de 200 employés et plus au Québec, l'Institut de la statistique du Québec « *privilège* »¹⁵³ la comparaison des maximums normaux mais n'en fait pas une règle absolue.

[231] Par ailleurs, la Régie note les propos de Normandin Beaudry¹⁵⁴ soutenant que sa méthodologie, contrairement à l'approche proposée par OAC, permet d'évaluer le réel potentiel de la rémunération offerte par l'ensemble des échelles salariales. Selon la preuve présentée, il n'est pas évident que l'utilisation du maximum normal constitue la norme incontestable en matière de comparaison de la rémunération globale d'une organisation par rapport à un groupe de référence.

[232] Pour l'évaluation du salaire de base, la Régie conclut que les méthodologies préconisées par Normandin Beaudry et OAC comportent chacune leurs avantages et inconvénients. En outre, la Régie considère que la continuité d'utilisation d'une même méthodologie facilite les comparaisons dans le temps.

[233] Pour ces motifs, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors du prochain dossier tarifaire, une mise à jour de l'Étude de balisage 2020 qui comprendra l'ajout d'un scénario en utilisant les maximums normaux des employés syndiqués et des non-syndiqués.

[234] L'ajout de ce scénario permettra de mieux apprécier l'hypothèse avancée par OAC selon laquelle l'utilisation du maximum normal entraînerait un écart supplémentaire de 5 % à 15 %¹⁵⁵ par rapport au marché de référence, tandis que le Transporteur fait valoir que cet

¹⁵³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0099](#), p. 16 (lignes 372 et 373).

¹⁵⁴ Pièce [B-0245](#), p. 25.

¹⁵⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0099](#), p. 21.

écart « est largement basé sur un seul exemple fictif et hypothétique qui n'est appuyé par aucune donnée probante »¹⁵⁶.

Surreprésentation d'organisations des secteurs municipal, universitaire et de sociétés d'État dans le groupe de référence

[235] OAC constate une surreprésentation d'organisations des secteurs municipaux, universitaires et de sociétés d'État, offrant à leurs employés des régimes de retraite plus généreux que ceux dans le secteur privé, dans le groupe de référence utilisé par Normandin Beaudry. Ces organisations représentent, selon OAC, environ un tiers de l'échantillon constituant le groupe de référence¹⁵⁷.

[236] OAC soumet que cette surreprésentation a pour effet de surestimer la médiane du marché de référence et de réduire artificiellement l'écart avec la rémunération globale d'Hydro-Québec. OAC n'a pas pu quantifier cet impact puisqu'elle n'a pas eu accès aux données nécessaires.

[237] En audience, Normandin Beaudry soumet qu'en l'absence de données, OAC élabore une théorie basée sur des écarts estimés au niveau des régimes de retraite, sans considérer les autres volets de la rémunération globale¹⁵⁸. Normandin Beaudry rappelle que la comparaison de la rémunération globale comprend les éléments suivants :

- Régimes de retraite : la différence entre les régimes à cotisation déterminée du secteur privé et les régimes à prestation déterminé du secteur public oscille entre 1 % et 3 % des salaires.
- Assurance collective : la portion supportée par les employeurs est généralement moindre dans le secteur public.
- Rémunération incitative.
- Salaire de base.

¹⁵⁶ Pièce [B-0256](#), p. 22 (lignes 26 et 27).

¹⁵⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 22 et 23.

¹⁵⁸ Pièce [A-0097](#), p. 238 à 242.

[238] OAC souligne que la majorité des emplois comparés auprès des organisations des secteurs municipal, universitaire et de sociétés d'État sont syndiqués. Elle précise que, bien que les taux maximums ainsi que les couvertures d'assurances collectives puissent être légèrement moins élevés dans la rémunération globale offerte par ces organisations, d'autres éléments peuvent compenser, tels que la semaine normale de travail, le temps chômé payé et les régimes de retraite à prestations déterminées¹⁵⁹.

[239] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur une mise à jour de l'Étude de balisage 2020 d'ici le prochain dossier tarifaire, pour améliorer la composition du marché de référence, notamment en réduisant la surreprésentation d'organisations du secteur public et en ajoutant celles du secteur de l'hydroélectricité¹⁶⁰.

[240] La FCEI est préoccupée par le constat d'OAC quant à la surreprésentation d'organisations du secteur public dans le groupe de référence utilisé par Normandin Beaudry. Selon l'intervenante, le choix du groupe de comparaison a un impact sur le résultat de l'Étude de balisage 2020, impact qui pourrait être significatif.

[241] Par ailleurs, la FCEI constate que le groupe de comparaison est relativement opaque et inclut de nombreux critères subjectifs. Elle recommande à la Régie d'exiger qu'Hydro-Québec présente de manière détaillée, dans la prochaine étude de balisage, l'ensemble du processus de sélection du groupe de référence, en précisant notamment :

«

- *La liste complète des organisations considérées pour former le groupe de référence.*
- *La liste des critères utilisés pour évaluer l'admissibilité des organisations. À titre indicatif, dans le présent dossier, Normandin Beaudry mentionne neuf critères regroupés en cinq caractéristiques.*
- *La méthodologie utilisée pour évaluer chacun de ces critères, que cette méthodologie soit quantitative ou qualitative.*

¹⁵⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0108](#), p. 19.

¹⁶⁰ Pièce [C-AHQ-ARQ-0027](#), p. 26.

- *Le résultat de l'évaluation de chaque critère pour chaque organisation et la justification de ce résultat lorsqu'il implique un jugement subjectif.*
- *La manière dont les résultats des critères sont combinés pour déterminer si une caractéristique est présente.*
- *Les règles de sélection des organisations lorsque certaines caractéristiques ne sont pas rencontrées »¹⁶¹.*

[242] La FCEI recommande également à la Régie d'exiger d'Hydro-Québec que la prochaine étude de balisage présente une comparaison entre la proportion du secteur public dans le groupe de référence d'Hydro-Québec et dans celle d'autres organisations comparables, tout en justifiant les disparités le cas échéant.

Opinion de la Régie

[243] La Régie rappelle que l'objectif de l'étude de balisage est de comparer la rémunération globale d'Hydro-Québec à celle du marché de référence, dont la sélection de ce dernier est basée sur des critères bien précis et reconnus, à savoir la représentativité, le caractère comparable, la qualité et la disponibilité.

[244] La Régie considère que la sélection d'un groupe de référence probant dépend du respect de ces quatre critères et ne requiert pas systématiquement un nombre précis d'entreprises privées ou publiques.

[245] La Régie juge que les organisations du secteur public incluses dans le marché de référence répondent à ces quatre critères de sélection et que leur inclusion est pertinente aux fins de comparaison de la rémunération globale. De plus, la Régie estime que la composition du groupe de référence utilisé dans l'Étude de balisage 2020 est diversifiée et produit des résultats représentatifs.

[246] Pour ces raisons, la Régie ne juge ni nécessaire ni pertinent d'exiger une réduction du nombre d'organisations du secteur public composant le groupe de référence dans l'Étude de balisage 2020.

¹⁶¹ Pièce [C-FCEI-0028](#), p. 15.

[247] La Régie partage l'avis de la FCEI sur le fait que l'ajout de certaines informations concernant la sélection du groupe de référence apporterait une valeur ajoutée à l'analyse de la prochaine étude de balisage¹⁶². La Régie juge toutefois que ces informations seraient pertinentes et utiles dans le cadre de la nouvelle étude de balisage demandée par la Régie en 2025, tel qu'énoncé à la section « Fréquence de dépôt de l'Étude de balisage », plutôt que dans le cadre de celle qui sera mise à jour lors du prochain dossier tarifaire.

[248] **En conséquence, la Régie retient partiellement la recommandation de la FCEI et demande au Transporteur de préciser, dans le cadre de la nouvelle étude de balisage demandée par la Régie en 2025, les éléments ci-dessous qui ont trait à la sélection du groupe de référence :**

- **Une liste complète des organisations considérées dans le groupe de référence;**
- **Une liste des critères utilisés pour évaluer l'admissibilité de ces organisations;**
- **La méthodologie utilisée pour évaluer chacun de ces critères, qu'elle soit qualitative ou quantitative;**
- **Les règles de sélection des organisations lorsque certains critères ne sont pas satisfaits.**

Prise en compte des possibilités d'accès aux postes de cadres chez Hydro-Québec dans l'Étude de balisage

[249] L'AHQ-ARQ conclut que l'Étude de balisage 2020 n'a pas suffisamment tenu compte des possibilités d'accès aux postes de cadres chez Hydro-Québec. Selon l'AHQ-ARQ, Normandin Beaudry aurait pu comparer le ratio d'encadrement d'Hydro-Québec, soit le nombre d'employés par cadre, avec celui des organisations du marché de référence¹⁶³.

¹⁶² Pièce [C-FCEI-0034](#), p. 8.

¹⁶³ Pièce [C-AHQ-ARQ-0027](#), p. 25.

[250] Pour ces motifs, l’AHQ-ARQ recommande à la Régie d’exiger du Transporteur une mise à jour, d’ici le prochain dossier tarifaire, de l’Étude de balisage 2020 qui prendrait en compte de façon détaillée les possibilités d’accès aux postes de cadre chez Hydro-Québec¹⁶⁴.

[251] Le Transporteur soumet que la progression des employés est très différente d’une organisation à l’autre en raison des besoins d’affaires propres à chaque organisation. De plus, selon le Transporteur, la progression des employés ne fait pas partie de l’expertise des firmes spécialisées en rémunération globale et n’est considérée dans aucune étude de balisage¹⁶⁵.

Opinion de la Régie

[252] La Régie note de la preuve qu’OAC n’a identifié aucun enjeu sur les possibilités d’accès aux postes de cadres chez Hydro-Québec.

[253] Compte tenu du fait que la progression des employés est différente d’une organisation à l’autre et qu’elle n’est considérée dans aucune étude de balisage, la Régie ne juge ni pertinent ni utile de prendre en compte les possibilités d’accès aux postes de cadres chez Hydro-Québec dans l’Étude de balisage 2020.

Prise en compte du temps supplémentaire dans l’Étude de balisage

[254] L’AHQ-ARQ constate que le temps supplémentaire n’est pas considéré par Normandin Beaudry dans son Étude de Balisage 2020. L’intervenant soumet que le temps supplémentaire doit être pris en compte au niveau du calcul du salaire par heure travaillée, en augmentant le revenu et les heures travaillées en conséquence¹⁶⁶.

[255] En réponse à une question de la Régie, Normandin Beaudry indique que le temps supplémentaire n’est pas considéré comme faisant partie de l’offre de rémunération globale et qu’il varie chez Hydro-Québec et dans d’autres organisations en fonction des conditions opérationnelles ou d’impondérables¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Pièce [C-AHQ-ARQ-0027](#), p. 27.

¹⁶⁵ Pièces [B-0169](#), p. 8 et 9, R.1.9, et [B-0256](#), p. 33.

¹⁶⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0027](#), p. 25 et 27.

¹⁶⁷ Pièce [B-0163](#), p. 18, R.3.3.

[256] De plus, le Transporteur réplique que le temps supplémentaire n'est pas un élément facilement balisable et n'est inclus dans aucune étude de balisage¹⁶⁸.

Opinion de la Régie

[257] La Régie est satisfaite des explications de Normandin Beaudry justifiant le fait que le temps supplémentaire ne soit pas considéré dans l'Étude de balisage. La Régie retient notamment qu'il ne s'agit pas d'une composante faisant partie de l'offre de rémunération globale. La Régie ne retient donc pas la recommandation de l'AHQ-ARQ à cet égard.

Positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec et son impact sur les revenus requis du Transporteur

[258] OAC constate que, malgré les ajustements à la baisse qui ont été apportés à certains bénéfiques offerts par le régime de retraite d'Hydro-Québec en 2020, le positionnement de sa rémunération globale se situe, depuis 2003, au-dessus de la médiane de son groupe de référence¹⁶⁹.

[259] De plus, OAC soumet que la masse salariale d'Hydro-Québec devrait être réduite de l'ordre de 10 % afin de ramener le positionnement de sa rémunération globale à l'intérieur de la zone de compétitivité¹⁷⁰. L'AQCIE-CIFQ¹⁷¹ et la FCEI¹⁷² appuient cette position d'OAC.

[260] Dans ce contexte, l'AQCIE-CIFQ recommande de réduire les revenus requis du Transporteur de 1,5 % afin de tenir compte d'une rémunération globale trop élevée par rapport à la médiane du marché, tant qu'une nouvelle étude de balisage, tenant compte des recommandations d'OAC, n'aurait pas démontré le retour du positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec à l'intérieur de la zone de compétitivité.

¹⁶⁸ Pièce [B-0258](#), p. 6 et 7.

¹⁶⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 27.

¹⁷⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-099](#), p. 28.

¹⁷¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0111](#), p. 16 et 17.

¹⁷² Pièce [C-FCEI-0028](#), p. 16.

[261] Pour sa part, OC recommande de réduire, pour les années 2023 et 2024, les coûts d'exploitation liés à la rémunération globale à 5 % au-dessus de la médiane. De ce fait, OC enjoint Hydro-Québec à atteindre, dès que possible, une rémunération globale conforme à la médiane pour tous les groupes d'employés¹⁷³.

Opinion de la Régie

[262] La Régie rappelle qu'elle a considéré, dans sa décision procédurale, qu'il est approprié¹⁷⁴ :

- d'évaluer la méthodologie et les paramètres de l'Étude de balisage, les questions et constats liés à l'évolution du portrait de la rémunération depuis la dernière Étude de balisage;
- d'identifier tout complément ou suivi qu'elle jugerait pertinent aux travaux de la formation qui sera désignée au dossier tarifaire 2023;
- qu'il appartiendra à cette formation de se prononcer, le cas échéant, sur les impacts sur les revenus requis.

[263] Dans ce contexte, la Régie juge qu'il est prématuré de statuer, dans le présent dossier, sur le positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec et sur son impact sur les revenus requis du Transporteur, d'autant plus que les résultats de l'Étude de balisage 2020 pourraient changer en fonction des mises à jour demandées par la présente décision.

¹⁷³ Pièce [C-OC-0067](#), p. 21.

¹⁷⁴ Décision [D-2021-123](#), p. 16, par. 70 et 71.

Application des conclusions du présent dossier dans le cadre du dossier tarifaire 2025-2026 du Distributeur

[264] La FCEI recommande à la Régie d'exiger qu'Hydro-Québec applique les conclusions du présent dossier pour les fins du balisage que doit présenter le Distributeur dans le cadre de son dossier tarifaire 2025-2026¹⁷⁵.

[265] Le Transporteur réplique que le présent dossier ne vise que lui. Il qualifie la proposition de la FCEI d'illégale, niant l'axiome juridique à l'effet que la présente formation ne peut lier une future formation qui sera saisie d'une éventuelle demande du Distributeur. De plus, le Transporteur souligne que selon la proposition de la FCEI, la présente formation s'immiscerait illégalement dans la discrétion juridictionnelle des futures formations, mais pourrait certainement demander des suivis¹⁷⁶.

[266] La Régie estime que les conclusions énoncées dans le cadre de la présente décision ne visent que le Transporteur. Si la FCEI souhaite utiliser ces données pour le Distributeur lors de prochains dossiers, elle devra en faire la demande à la formation désignée dans ces dossiers. **Le Régie ne retient donc pas la recommandation de la FCEI.**

Fréquence de dépôt de l'Étude de balisage

[267] Le Transporteur souligne que la meilleure pratique d'affaires adoptée par les grandes entreprises est de réaliser une étude de balisage tous les cinq ans ou plus. Il affirme qu'Hydro-Québec ne prévoit pas réaliser d'étude de balisage avant 2030¹⁷⁷, notamment pour les motifs suivants¹⁷⁸ :

- La stabilité de la rémunération globale d'Hydro-Québec est démontrée.
- Les conventions collectives qui encadrent la rémunération de 85 % des employés se terminent en 2023.

¹⁷⁵ Pièce [C-FCEI-0028](#), p. 16.

¹⁷⁶ Pièce [B-0258](#), p. 10 et 11.

¹⁷⁷ Pièce [B-0246](#), p. 9.

¹⁷⁸ Pièce [B-0258](#), p. 11.

- Dans le contexte actuel de pénurie de main-d'œuvre, il est difficile d'obtenir la participation des organisations à des enquêtes fermées, considérant le temps requis pour les compléter et le manque de ressources humaines disponibles.
- Les offres de rémunération globale évoluent lentement, comme le révèle l'analyse des faibles écarts entre les études menées dans les années 1999, 2003, 2015 et 2020.
- L'évolution de l'offre de la rémunération d'Hydro-Québec est assujettie à l'approbation du conseil d'administration et doit se conformer aux paramètres dictés par le Conseil de trésor selon le cadre législatif applicable.
- Hormis des changements législatifs majeurs, le mandat de négociation à venir sera issu de la *Loi sur le régime de négociation des conventions collectives dans les secteurs public et parapublic*¹⁷⁹ et de la *Loi sur la gouvernance des sociétés d'État*¹⁸⁰. La Régie pourra à nouveau présumer que l'offre de rémunération globale d'Hydro-Québec à ses employés est connue et acceptée par l'État.

[268] Dans son argumentation, l'AQCIE-CIFQ soumet qu'il n'est pas souhaitable de réaliser une prochaine étude de balisage seulement en 2030, pour les motifs suivants¹⁸¹ :

- L'évolution démographique du profil des employés d'Hydro-Québec;
- La tendance à la hausse de l'écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec comparativement au marché de référence, entre les années 2003, 2015 et 2020;
- La tendance à la hausse du nombre de groupes d'employés se trouvant à l'extérieur de la zone de compétitivité.

¹⁷⁹ [RLRQ, c. R-8.2.](#)

¹⁸⁰ [RLRQ, c. G-1.02.](#)

¹⁸¹ Pièce [AQCIE-CIFQ-0111](#), p. 16.

[269] Pour les motifs invoqués par l'AQCIE-CIFQ au paragraphe précédent, la Régie est d'avis qu'il n'est effectivement pas souhaitable d'attendre l'année 2030 avant de procéder à la prochaine étude de balisage.

[270] De plus, dans le contexte économique actuel, caractérisé par une poussée inflationniste semblant perdurer, conjugué avec une pénurie de main-d'œuvre dans plusieurs secteurs d'activité économique, les salaires dans les secteurs privé et public seront possiblement appelés à augmenter davantage d'ici l'année 2025. En outre, la convention collective des employés d'Hydro-Québec présentement en vigueur se termine en 2023, ce qui pourrait impliquer que les échelles salariales soient revues à la hausse.

[271] Pour ces raisons, la Régie estime que le positionnement de l'offre de la rémunération globale d'Hydro-Québec pourrait varier d'ici l'année 2025 par rapport à la médiane du marché de référence.

[272] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de réaliser une étude de balisage en 2025 et de la déposer dans le cadre du dossier tarifaire de l'année 2026. Considérant les compléments demandés par la présente décision, la Régie pourra préciser, au terme du prochain dossier tarifaire, le contenu attendu de cette étude de balisage de 2025.

11. MODIFICATIONS DEMANDÉES À L'ANNEXE 8 DES TARIFS ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DE RÉGLAGE DE VITESSE (RÉGULATION DE FRÉQUENCE PRIMAIRE)

[273] Le Transporteur a la responsabilité de fournir et de commercialiser des services de transport auprès de l'ensemble de sa clientèle, conformément aux dispositions de la Loi et des Tarifs et conditions approuvés par la Régie dans ses décisions. Ces services incluent les services complémentaires qui appuient le transport de puissance et d'énergie des ressources aux charges et des points de réception aux points de livraison et qui maintiennent une exploitation fiable du réseau de transport, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

[274] Selon l'annexe 8 des Tarifs et conditions, le Distributeur doit fournir ou obtenir de ses fournisseurs d'électricité qu'ils fournissent le service de réglage de vitesse requis, pour assurer en tout temps la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.

[275] Dans sa preuve initiale, le Transporteur affirme qu'il anticipe des besoins croissants en régulation de fréquence primaire qui pourraient se manifester à court terme, puisque de plus en plus de sources de production, comme des parcs photovoltaïques et certains parcs éoliens, sont raccordées au réseau au moyen d'onduleurs. Le Transporteur précise que ce type de raccordement contribue peu ou pas à maintenir l'intégrité du réseau à la suite d'un événement, contrairement à la plupart des centrales munies d'alternateurs raccordées directement au réseau¹⁸². Le Transporteur précise qu'il n'envisage actuellement aucun investissement au niveau du réseau de transport pour des besoins de régulation de fréquence primaire¹⁸³.

[276] Face à cette situation, le Transporteur propose de modifier la description du service de réglage de vitesse, sans changer sa nature, pour qu'il puisse être rendu par d'autres moyens résultant de nouvelles technologies aptes à fournir le service de régulation de fréquence primaire, en plus des régulateurs de vitesse des groupes turbine-alternateurs.

[277] En procédant ainsi, le Transporteur entend offrir au Distributeur une plus grande flexibilité pour l'acquisition du service de régulation de fréquence primaire¹⁸⁴.

[278] Après plusieurs itérations avec la Régie, le Transporteur propose donc de libeller la description du service à l'annexe 8 des Tarifs et conditions ainsi¹⁸⁵ :

« Régulation de fréquence primaire : Limiter les variations de fréquence et maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement ».

¹⁸² Pièce [B-0025](#), p. 7 (lignes 13 à 20).

¹⁸³ Pièce [B-0049](#), p. 64.

¹⁸⁴ Pièce [B-0190](#), p. 17.

¹⁸⁵ Pièce [B-0218](#), p. 5 et 6.

De manière subsidiaire, il propose le libellé suivant :

« Régulation de fréquence primaire : Limiter les variations de fréquence et maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement à l'aide des régulateurs de vitesse installés sur les centrales ou de tout autre moyen ».

[279] Le RTIEÉ est d'accord avec la proposition subsidiaire du Transporteur et recommande à la Régie d'accepter le changement proposé « à l'étendue du service de régulation de fréquence primaire devant être fourni par HQD [...] »¹⁸⁶.

Opinion de la Régie

[280] **La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur. Elle accepte la proposition subsidiaire de modification de la description du service de régulation de fréquence primaire énoncée à l'annexe 8 des Tarifs et conditions. Cette description, telle que modifiée, est libellée de la façon suivante :**

« Régulation de fréquence primaire : Limiter les variations de fréquence et maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement à l'aide des régulateurs de vitesse installés sur les centrales ou de tout autre moyen ».

[281] La Régie prend acte de la réponse du Transporteur voulant que sa demande de modification à l'annexe 8 des Tarifs et conditions « ne porte pas sur l'option d'utiliser des actifs de transport pour combler les besoins de régulation de fréquence primaire » et qu'advenant « le cas où cette option serait envisagée par le Transporteur, une demande serait présentée à la Régie à cet effet »¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Pièce [C-RTIEÉ-0054](#), p. 11.

¹⁸⁷ Pièce [B-0190](#), p. 21, réponse à la question 3.5.

12. DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Documents liés au dépassement de coûts du projet Micoua-Saguenay (Volet 1)

[283] Le Transporteur demande initialement le traitement confidentiel des renseignements caviardés contenus aux pièces suivantes :

- B-0080 (B-0081 – Version confidentielle)¹⁸⁸;
- B-0186 (B-0111 – Version confidentielle)¹⁸⁹;
- B-0207 (A-0041 et B-0199 – Versions confidentielles)¹⁹⁰;
- B-0208 (A-0045 et B-0200 – Versions confidentielles)¹⁹¹;
- B-0209 (A-0056 et B-0201 – Versions confidentielles)¹⁹²;
- C-OC-0048 (C-OC-0027 – Version confidentielle)¹⁹³;
- C-OC-0049 (C-OC-0029 – Version confidentielle)¹⁹⁴;
- C-OC-0050 (C-OC-0021- Version confidentielle)¹⁹⁵;
- C-OC-0051 (C-OC-0032 – Version confidentielle)¹⁹⁶.

[284] Le Transporteur justifie sa demande en indiquant que le traitement confidentiel de ces renseignements avait été ordonné par les décisions D-2019-087 et D-2020-050¹⁹⁷.

[285] Dans sa décision D-2022-053¹⁹⁸ rendue dans le présent dossier, la Régie réserve sa décision sur la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des pièces et des renseignements confidentiels indiqués ci-dessus.

¹⁸⁸ Pièce [B-0080](#).

¹⁸⁹ Pièce [B-0186](#).

¹⁹⁰ Pièce [B-0207](#).

¹⁹¹ Pièce [B-0208](#).

¹⁹² Pièce [B-0209](#).

¹⁹³ Pièce [C-OC-0048](#).

¹⁹⁴ Pièce [C-OC-0049](#).

¹⁹⁵ Pièce [C-OC-0050](#).

¹⁹⁶ Pièce [C-OC-0051](#).

¹⁹⁷ Dossier R-4052-2018, décisions [D-2019-087](#) et [D-2020-050](#).

¹⁹⁸ Décision [D-2022-053](#).

[286] Dans sa lettre du 3 août 2022¹⁹⁹, la Régie demande au Transporteur de justifier la confidentialité de certains renseignements apparaissant aux pièces B-0186, B-0207, B-0208, B-0209, C-OC-0048, C-OC-0049 et C-OC-0051²⁰⁰ :

« Le Transporteur justifie sa demande en indiquant que le traitement confidentiel de ces renseignements a été ordonné par les décisions D-2019-087 et D-2020-050.

La Régie comprend que ces décisions ne visent, en lien avec les pièces citées ci-dessus, que les coûts détaillés du Projet et le suivi des coûts réels du projet.

Or, la Régie constate que le Transporteur propose de caviarder plusieurs extraits de la preuve au dossier qui constituent essentiellement des explications plus ou moins détaillées de la hausse des coûts prévus du Projet. Certains extraits caviardés par le Transporteur ne révèlent aucun coût spécifique lié aux dépassements de coûts du Projet.

De plus, la Régie constate que le Transporteur propose de caviarder certains coûts globaux, dont le montant qui correspond à la hausse totale des coûts prévus du Projet et le montant correspondant à la réduction de la base de tarification recommandée par OC.

À première vue, le caviardage de ces coûts paraît difficilement conciliable avec les décisions D-2019-087 et D-2020-050 qui ne portent que sur les coûts détaillés du Projet.

Enfin, la Régie constate que des renseignements identiques ou similaires à certains renseignements caviardés sont présentés publiquement dans le dossier R-4167-2021, ainsi qu'au rapport annuel 2020 du Transporteur.

Compte tenu de ce qui précède, la Régie s'interroge sur la pertinence de reconnaître le caractère confidentiel de certains renseignements caviardés par le Transporteur. La Régie identifie les extraits des documents caviardés qui soulèvent des interrogations dans le tableau suivant : [...] »²⁰¹.

¹⁹⁹ Pièce [A-0111](#).

²⁰⁰ Pièces [B-0186](#), [B-0207](#), [B-0208](#), [B-0209](#), [C-OC-0048](#), [C-OC-0049](#) et [C-OC-0051](#).

²⁰¹ Pièce [A-0111](#), p. 1 et 2.

[287] En réponse à cette lettre, le Transporteur et OC déposent les pièces caviardées révisées suivantes (les Pièces caviardées révisées) :

- Pièce B-0264 (version révisée de la pièce caviardée B-0186)²⁰²;
- Pièce B-0265 (version révisée de la pièce caviardée B-0207)²⁰³;
- Pièce B-0266 (version révisée de la pièce caviardée B-0208)²⁰⁴;
- Pièce B-0267 (version révisée de la pièce caviardée B-0209)²⁰⁵;
- Pièce C-OC-0072 (version révisée de la pièce caviardée C-OC-0048)²⁰⁶;
- Pièce C-OC-0073 (version révisée de la pièce caviardée C-OC-0049)²⁰⁷;
- Pièce C-OC-0074 (version révisée de la pièce caviardée C-OC-0050)²⁰⁸;
- Pièce C-OC-0075 (version révisée de la pièce caviardée C-OC-0051)²⁰⁹.

[288] Après avoir examiné ces pièces, la Régie constate que les renseignements à l'égard desquels elle requérait des justifications additionnelles dans sa lettre du 3 août 2022, sont désormais tous rendus publics.

[289] À la lumière des décisions D-2019-087 et D-2020-050 et des Pièces caviardées révisées, la Régie accueille l'ordonnance de traitement confidentiel demandée par le Transporteur.

²⁰² Pièce [B-0264](#) (version révisée de la pièce caviardée [B-0186](#)).

²⁰³ Pièce [B-0265](#) (version révisée de la pièce caviardée [B-0207](#)).

²⁰⁴ Pièce [B-0266](#) (version révisée de la pièce caviardée [B-0208](#)).

²⁰⁵ Pièce [B-0267](#) (version révisée de la pièce caviardée [B-0209](#)).

²⁰⁶ Pièce [C-OC-0072](#) (version révisée de la pièce caviardée [C-OC-0048](#)).

²⁰⁷ Pièce [C-OC-0073](#) (version révisée de la pièce caviardée [C-OC-0049](#)).

²⁰⁸ Pièce [C-OC-0074](#) (version révisée de la pièce caviardée [C-OC-0050](#)).

²⁰⁹ Pièce [C-OC-0075](#) (version révisée de la pièce caviardée [C-OC-0051](#)).

[290] Ainsi, la Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de mise en service finale du projet Micoua-Saguenay :

- de la pièce B-0081 et des renseignements qu'elles contient, caviardés à la pièce B-0080²¹⁰;
- des pièces A-0041, A-0045, A-0056, B-0199, B-0200 et B-0201 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0265, B-0266, B-0267²¹¹;
- de la pièce B-0111 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0264²¹²;
- des pièces C-OC-0021, C-OC-0027, C-OC-0029 et C-OC-0032 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces C-OC-0072, C-OC-0073, C-OC-0074 et C-OC-0075²¹³.

Documents liés à la rémunération variable (Volet 2)

[291] Le Transporteur demande à la Régie d'ordonner la confidentialité des renseignements caviardés à la pièce B-0191²¹⁴, sans restriction de durée.

[292] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment²¹⁵ de madame Marie-Pierre Mailloux, directrice Rémunération globale, chez Hydro-Québec, soumettant que :

« 1. La pièce HQT-10, Document 3.2.1, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'AQCIE-CIFQ et de la FCEI (révisées le 18 mars 2022, B-0192) (ci-après « Document confidentiel ») est déposée dans le présent

²¹⁰ Pièce [B-0080](#) (version caviardée).

²¹¹ Pièces [B-0265](#), [B-0266](#), [B-0267](#) (versions caviardées).

²¹² Pièce [B-0264](#) (version caviardée).

²¹³ Pièces [C-OC-0072](#), [C-OC-0073](#), [C-OC-0074](#) et [C-OC-0075](#) (versions caviardées).

²¹⁴ Pièces [B-0191](#) (version caviardée) et B-0192 (version confidentielle).

²¹⁵ Pièce [B-0210](#).

dossier sous pli confidentiel quant à l'information apparaissant au Tableau R3.1.1, Salaire moyen payé par Hydro-Québec par emploi.

2. Hydro-Québec soumet que le Document confidentiel, contient des informations financières sensibles, des renseignements nominatifs permettant d'identifier l'employé en cause et des renseignements confidentiels dont la divulgation aurait des incidences néfastes à l'égard de titulaires d'emplois à Hydro-Québec ;

3. La divulgation des renseignements précités contenus au Document confidentiel pourrait causer un préjudice important aux personnes en cause notamment en permettant de les identifier (emplois à titulaire unique identifiés comme emplois balisés) ;

4. Dans le contexte actuel de pénurie de main-d'œuvre, la divulgation publique des renseignements précités contenus au Document confidentiel pourrait influencer négativement la capacité d'Hydro-Québec de retenir du personnel qualifié et donner un avantage concurrentiel aux autres entreprises à la recherche de talents présents chez Hydro-Québec ;

5. L'information en cause est confidentielle et a toujours été considérée comme telle par Hydro-Québec. Cette information est identifiée « à communication restreinte » au sein de l'entreprise ;

6. Le Transporteur souligne que le Document confidentiel reproduit des renseignements qui sont soustraits à la divulgation selon la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels et les encadrements internes d'Hydro-Québec ;

7. Le Transporteur dépose la pièce précitée sous pli confidentiel et demande que la Régie en interdise la divulgation, la publication ainsi que toute diffusion des renseignements qui y sont contenus puisque l'intérêt public le requiert et ce, pour une durée indéterminée ».

[293] Pour les motifs invoqués dans la déclaration sous serment, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel présentée par le Transporteur.

[294] **La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0192 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0191²¹⁶, sans restriction de durée.**

13. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

13.1 LÉGISLATION APPLICABLE

[296] En vertu de l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[297] Le Guide de paiement des frais 2020²¹⁷ (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*²¹⁸ encadrent les demandes de paiement des frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés.

[298] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés ainsi que l'utilité des interventions en tenant compte des critères prévus aux articles 11 et 12 du Guide.

[299] Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de chaque intervenant.

²¹⁶ Pièce [B-0191](#) (version caviardée).

²¹⁷ [Guide de paiement des frais 2020](#).

²¹⁸ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

13.2 FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS OCTROYÉS

[300] La Régie a pris connaissance des demandes de paiements de frais des intervenants, des commentaires que certains de ceux-ci ont déposé au soutien de leur demande, des commentaires du Transporteur et des répliques des intervenants.

[301] Dans son appréciation des demandes, la Régie tient compte du contexte particulier du déroulement du Volet 2, notamment le dépôt non initialement prévu d'une expertise de la part du Transporteur sur le sujet CÉR dépenses en capital et le report de l'audience.

[302] La Régie considère que la participation de l'ensemble des intervenants a été utile à ses délibérations et que les frais réclamés sont raisonnables. **En conséquence, elle leur octroie la totalité des frais réclamés et jugés admissibles.**

[303] Le tableau suivant présente les frais réclamés par les intervenants et les frais accordés par la Régie, incluant les taxes.

TABLEAU 6 FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS ACCORDÉS (TAXES INCLUSES)		
Intervenants	Frais réclamés (\$)	Frais accordés (\$)
AHQ-ARQ	60 282,50	60 282,50
AQCIE-CIFQ	141 163,25	141 163,25
FCEI	37 447,40	37 447,40
OC	63 075,57	63 075,57
RTIEÉ	61 632,74	61 632,74
TOTAL	363 601,46	363 601,46

[304] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la proposition de codification du Transporteur des définitions associées aux catégories « Respect des exigences », « Maintien et amélioration de la qualité » et « Croissance des besoins de la clientèle » dans le texte des Tarifs et conditions, selon les Définitions allégées;

ACCUEILLE partiellement la proposition de codification du Transporteur de la définition associée à la catégorie « Maintien des actifs » dans le texte des Tarifs et conditions et **APPROUVE** la définition retenue à la section 4 de la présente décision;

JUGE que l'entente conclue entre le Transporteur et le Producteur décrite à la section 7 de la présente décision est conforme au suivi demandé au paragraphe 81 de la décision D-2021-089 et s'en déclare satisfaite;

APPROUVE l'indicateur de disponibilité des services aux interconnexions proposé par le Transporteur en suivi des décisions D-2019-060 et D-2020-041 et **DEMANDE** au Transporteur d'effectuer le suivi requis au paragraphe 109 de la présente décision;

APPROUVE l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation proposé par le Transporteur et **DEMANDE** au Transporteur de le stratifier par cause d'indisponibilité;

DEMANDE au Transporteur de présenter, dans les prochains dossiers tarifaires, les résultats des deux nouveaux indicateurs retenus dans la présente décision, avec les modifications demandées;

ORDONNE au Transporteur de présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une proposition d'un CÉR pour les écarts liés au décalage temporel des mises en service, tel qu'indiqué au paragraphe 179 de la présente décision;

DEMANDE au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, une mise à jour de l'Étude de balisage 2020 conformément aux prescriptions de la présente décision;

DEMANDE au Transporteur de réaliser une étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec en 2025, pour dépôt dans le dossier tarifaire 2026;

MODIFIE l'annexe 8 des Tarifs et conditions tel qu'indiqué à la section 11 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de soumettre, au plus tard le **2 décembre 2022 à 12 h**, un nouveau texte des Tarifs et conditions, dans ses versions française et anglaise, reflétant l'ensemble des conclusions énoncées dans les diverses sections de la présente décision;

ACCUEILLE les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de mise en service finale du projet Micoua-Saguenay :

- de la pièce B-0081 et des renseignements qu'elles contient, caviardés à la pièce B-0080,
- des pièces A-0041, A-0045, A-0056, B-0199, B-0200 et B-0201 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0265, B-0266, B-0267,
- de la pièce B-0111 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0264,
- des pièces C-OC-0021, C-OC-0027, C-OC-0029 et C-OC-0032 et des renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces C-OC-0072, C-OC-0073, C-OC-0074 et C-OC-0075;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0192 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0191, sans restriction de durée;

ORDONNE au Transporteur d'informer la Régie, en suivi administratif de la présente décision, de la date de mise en service finale du projet Micoua-Saguenay;

OCTROIE aux intervenants les frais indiqués au tableau 6 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les frais octroyés par la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tout autre élément décisionnel contenu à la présente décision.

Nicolas Roy
Régisseur

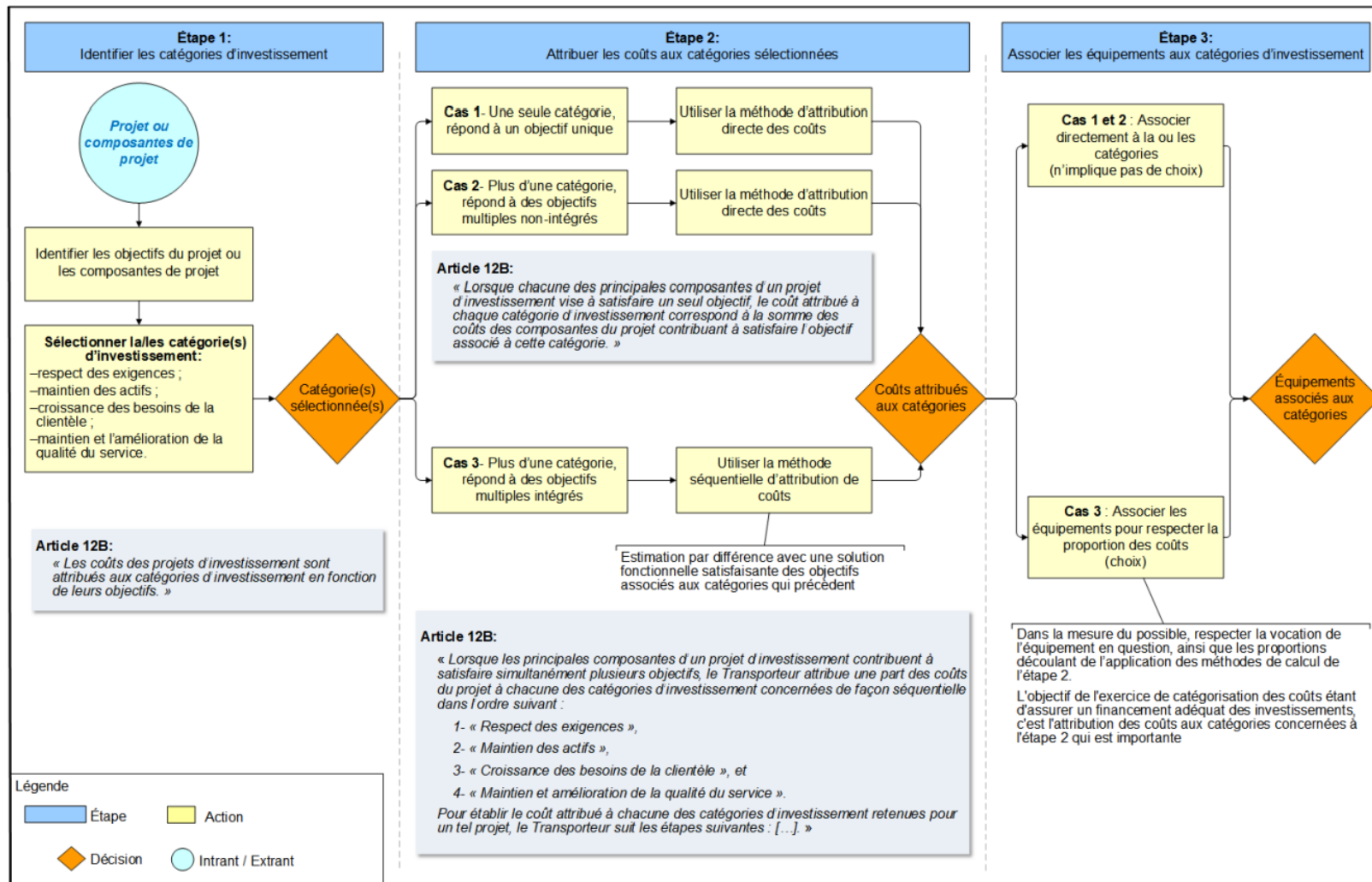
Lise Duquette
Régisseur

Jocelin Dumas
Régisseur

ANNEXE 1

Annexe 1 (1 page)	
N. R.	_____
L. D.	_____
J. D.	_____

MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT AUX DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

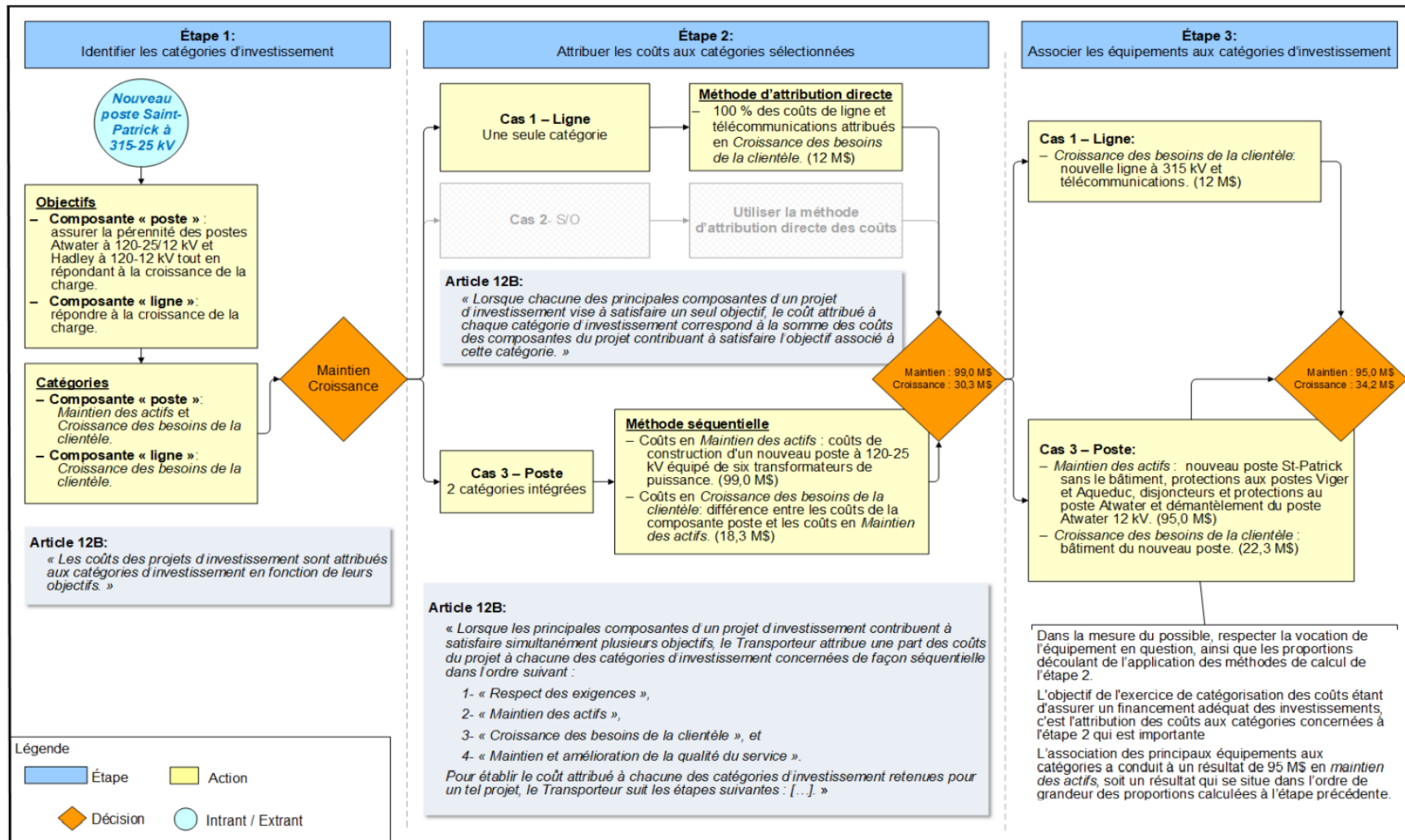


Source : Pièce B-0068, p. 23, figure 3.

ANNEXE 2

<p>Annexe 2 (1 page)</p>
<p>N. R. _____</p>
<p>L. D. _____</p>
<p>J. D. _____</p>

EXEMPLE D'ATTRIBUTION DES COÛTS AUX CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT APPLIQUÉ AU PROJET DE CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE DE SAINT-PATRICK (R-3918-2015)



Source : pièce B-0068, p. 32, annexe 4.