

Faits saillants de la demande tarifaire 2021 et 2022

Table des matières

1	Introduction	5
2	Revenus requis	5
3	Autres sujets	7

Liste des tableaux

Tableau 1	Évolution des revenus requis 2020 à 2022 (M\$).....	6
-----------	---	---

1 Introduction

1 La Régie de l'énergie (la « Régie ») ayant, dans le contexte de la pandémie de COVID-19,
2 accueilli la demande du Transporteur de reporter à l'été 2021 le dépôt de sa demande
3 tarifaire 2021¹, le Transporteur dépose dans le présent dossier sa demande tarifaire pour les
4 années 2021 et 2022.

5 Conséquemment, le Transporteur demande à la Régie d'établir les tarifs pour l'année 2021
6 applicables à compter du 1^{er} janvier 2021 et les tarifs pour l'année 2022 applicables à compter
7 du 1^{er} janvier 2022 et ce, afin de lui permettre de récupérer des revenus requis prévus de
8 3 311,0 M\$ en 2021 et de 3 323,2 M\$ en 2022. Ainsi, le tarif annuel s'établit à 75,47 \$/kW/an
9 pour l'année 2021. Par rapport au tarif de 78,06 \$/kW/an pour l'année 2020, ceci se traduit
10 par une diminution de 3,3 %. Pour l'année 2022, le tarif annuel s'établit à 74,21 \$/kW/an, soit
11 une diminution de 1,7 % par rapport au tarif proposé pour 2021.

12 Par ailleurs, le Transporteur rappelle que le présent dossier couvre les troisième et quatrième
13 années d'application du premier MRI de quatre ans du Transporteur approuvé par la Régie².
14 Pour chacune des deux années visées, une part des revenus requis du Transporteur est
15 établie au moyen de la formule d'indexation, alors que les autres coûts, notamment ceux liés
16 aux investissements (amortissement et rendement associé) continuent d'être établis sur la
17 base de la méthode du coût du service.

18 Enfin, le Transporteur tient à souligner que pour l'année 2021, la demande consiste
19 essentiellement en une actualisation des revenus requis et des besoins des services de
20 transport permettant l'établissement des tarifs, tandis que pour l'année 2022, la demande
21 présente les informations usuelles ainsi que les suivis des décisions antérieures de la Régie.

2 Revenus requis

22 Comme illustré au tableau suivant, le Transporteur prévoit des revenus requis de 3 311,0 M\$
23 pour l'année 2021, en baisse de 123,8 M\$ par rapport aux revenus requis approuvés pour
24 l'année 2020. Pour l'année 2022, le Transporteur prévoit des revenus requis de 3 323,2 M\$,
25 soit une hausse de 12,2 M\$ par rapport aux revenus requis prévus pour l'année 2021.

1 [D-2020-179](#).

2 [D-2018-001](#) et [D-2019-060](#).

Tableau 1
Évolution des revenus requis 2020 à 2022 (M\$)

	Autorisé 2020 (1)	Demande 2021 (2)	Écarts 2021 / 2020 (3) = (2) - (1)	Demande 2022 (4)	Écarts 2022 / 2021 (5) = (4) - (2)
1 Coûts couverts par la formule d'indexation et Facteur de croissance des activités	918,7	938,9	20,2	995,5	56,6
2 Facteurs Y	2 478,2	2 355,1	(123,1)	2 325,9	(29,2)
3 Rendement sur la base de tarification (BT)	1 504,6	1 404,4	(100,2)	1 331,2	(73,2)
4 Amortissement	1 100,6	1 104,9	4,3	1 150,3	45,4
5 Coût de retraite	(44,3)	(130,6)	(86,3)	(155,6)	(25,0)
6 CÉR liés aux facteurs Y	(82,7)	(23,6)	59,1	0,0	23,6
7 Facteurs Z	25,7	(8,2)	(33,9)	8,2	16,4
8 CÉR - pré-MRI	26,3	25,2	(1,1)	-	(25,2)
9 CÉR - rendement à remettre à la clientèle	(14,1)	-	14,1	(6,4)	(6,4)
10 REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	3 434,8	3 311,0	(123,8)	3 323,2	12,2
11 Variation des revenus requis du Transporteur			-3,6%		0,4%

1 Pour l'année 2021, la diminution des revenus requis par rapport à ceux autorisés pour 2020
 2 est principalement attribuable à l'impact de la baisse du coût moyen de la dette sur la base
 3 de tarification et, dans une moindre mesure, à la réduction du coût de retraite.

4 Pour l'année 2022, l'impact de la baisse du coût moyen de la dette et du coût de retraite se
 5 poursuit. Cette baisse est atténuée en partie d'une part, par le résultat de la formule
 6 d'indexation et, d'autre part, par la hausse de la charge d'amortissement, le tout résultant en
 7 des revenus requis légèrement supérieurs à ceux de l'année 2021.

8 Comme mentionné à la section 3, le Transporteur a retenu les conclusions de l'étude de son
 9 expert, The Brattle Group, en utilisant pour le calcul de la formule d'indexation un pourcentage
 10 net de -3,28 % en application des Facteurs X + S.

11

3 Autres sujets

1 Les principales nouveautés de la présente demande tarifaire, de même que les suivis
2 pertinents au dossier et demandés par la Régie dans ses décisions passées sont présentés
3 à la pièce HQT-1, Document 2.

4 Parmi ces nouveautés et suivis, le Transporteur présente notamment les éléments suivants.

5 **Étude de productivité multifactorielle (« PMF »)**

6 À la pièce HQT-5, Document 2, le Transporteur dépose l'étude PMF effectuée par son expert
7 *The Brattle Group* et pour laquelle une décision sur la conformité quant au respect des
8 directives de la Régie a déjà été rendue³.

9 De plus, comme annoncé dans sa correspondance du 12 mai 2021⁴, le Transporteur s'en
10 remet aux recommandations de son expert en proposant, sur la base des conclusions de
11 l'étude réalisée par celui-ci, les Facteurs X et S utilisés dans la formule d'indexation aux fins
12 de l'établissement des revenus requis de l'année 2022. Ainsi, il retient un Facteur X
13 de -3,38 % ainsi qu'un Facteur S de +0,1 % appliqués à la formule d'indexation.

14 **Compte d'écarts et de report – Contribution du Producteur – Projet de la Romaine**

15 Comme précisé à la pièce HQT-3, Document 1⁵, le Transporteur accueille la proposition de
16 la Régie dans la décision D-2020-041⁶ visant la création d'un compte d'écarts et de reports
17 (« CÉR ») pour la portion relative au rendement des capitaux propres en lien avec le
18 versement de la contribution par le Producteur à la fin des travaux du projet de la Romaine.

19 **Étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec**

20 La Régie ayant accepté le report du dépôt dans le présent dossier⁷, le Transporteur présente
21 l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec demandée par
22 la Régie dans sa décision D-2019-060⁸. Pour cette étude, Hydro-Québec a retenu les services
23 de la firme Normandin Beaudry, firme experte ayant réalisé la précédente étude de balisage
24 sur la rémunération globale de l'entreprise déposée à la Régie par le Distributeur en 2016⁹.
25 Les résultats de la présente étude sont présentés à la pièce HQT-5, Document 3.

³ D-2021-061, [page 12](#).

⁴ R-4058-2018 Phase 2, [B-0278](#).

⁵ HQT-3, Document 1, section 5.2.

⁶ D-2020-041, [par. 373](#).

⁷ R-4058-2018 Phase 1, [A-0127](#).

⁸ D-2019-060, [par. 218](#).

⁹ R-3980-2016, B-0028, [HQD-8, Document 2](#).

1 **Nouveaux indicateurs**

2 Comme demandé dans les décisions D-2019-060 et D-2020-041, le Transporteur a
3 développé deux indicateurs, soit l'indicateur *Disponibilité de services aux interconnexions*
4 ainsi que l'indicateur *Disponibilité des emplacements d'exploitation* qui sont présentés à la
5 pièce HQT-2, Document 1. L'indicateur *Disponibilité de services aux interconnexions* mesure
6 la disponibilité annuelle des interconnexions en exportation et est basé sur les capacités de
7 transfert totales à ces interconnexions. L'indicateur *Disponibilité des emplacements*
8 *d'exploitation* vise à mesurer la disponibilité du réseau, moyennant l'ensemble des causes
9 rendant un emplacement d'exploitation indisponible.

10 **Agrégation des charges et des ressources**

11 L'agrégation des charges et des ressources pour des projets d'ajouts au réseau réalisés pour
12 l'alimentation de la charge locale est présentée à la pièce HQT-7, Document 1 à la suite de
13 la décision D-2020-146¹⁰. Les coûts des projets d'intégration de parcs éoliens¹¹ au réseau de
14 transport, dont les décisions ont été rendues sous réserve quant à la contribution, sont
15 présentés à la même pièce.

16 **Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec**
17 **(les « Tarifs et conditions »)**

18 Les modifications proposées au texte des *Tarifs et conditions* visent notamment à préciser le
19 service de réglage de vitesse (régulation de fréquence primaire) dans le cadre des services
20 complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale¹², de même qu'une proposition
21 de définitions associées à chacune des quatre catégories d'investissement¹³ en suivi de la
22 demande de la Régie dans la décision D-2020-146¹⁴.

23 Le Transporteur actualisera également les *Tarifs et conditions* en ce qui a trait aux aspects
24 tarifaires¹⁵ et aux montants visant les ajouts au réseau de transport¹⁶, selon la décision à venir
25 de la Régie dans le présent dossier.

¹⁰ D-2020-146, [par. 99 et 100](#).

¹¹ D-2020-146, [par. 99 et 102](#).

¹² Annexe 8 des *Tarifs et conditions*.

¹³ Respect des exigences, maintien des actifs, croissance des besoins de la clientèle, maintien et amélioration de la qualité du service.

¹⁴ D-2020-146, [par. 531](#).

¹⁵ Tarifs de transport, tarifs des services complémentaires, cavalier et taux de pertes.

¹⁶ Allocation maximale, contributions maximales pour les postes de départ et les réseaux collecteurs. Plus spécifiquement, la contribution maximale du réseau collecteur pour des parcs éoliens est mise à jour en tenant compte de l'effet de l'inflation, comme présenté à la pièce HQT-9, Document 2.