

**Par dépôt électronique<sup>1</sup> et courriel**

Le 1<sup>er</sup> septembre 2021

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

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,  
4<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : 514 289-2211, poste 6925  
Télec. : 514 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022  
Votre dossier : R-4167-2021  
Notre dossier : R062157 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention suivantes, à savoir :

- L'Association Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association Restauration Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Option consommateurs (« OC ») ;
- Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIÉE »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention. Il présente d'abord ses commentaires généraux pour ensuite commenter spécifiquement chacune des demandes d'intervention.

**1. Commentaires généraux**

Le 30 juillet 2021, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022* (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

Dans sa décision à venir, la Régie se prononcera sur les aspects procéduraux qui gouverneront le déroulement du dossier notamment en ce qui concerne l'identification des

---

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

intéressés qui seront reconnus comme intervenants, les sujets d'audience que ces derniers seront autorisés à aborder ainsi que les frais découlant de leurs participations.

À sa décision procédurale D-2021-101, la Régie indique :

*« [8] Toute personne intéressée à participer à l'audience publique doit être reconnue comme intervenant. La demande d'intervention doit être transmise à la Régie au plus tard le 25 août 2021 à 12 h et doit contenir les informations exigées au Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement).*

*[9] La personne intéressée doit notamment préciser la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les sujets dont elle entend traiter, les conclusions qu'elle recherche ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position. À ces fins, la personne intéressée doit joindre à sa demande d'intervention le formulaire Liste de sujets disponible sur le site internet de la Régie.*

*[10] Toute personne intéressée qui prévoit présenter une demande de paiement de frais à la Régie doit joindre, à sa demande d'intervention, un budget de participation préparé conformément aux dispositions du Guide de paiement des frais 2020. Elle doit notamment indiquer si elle prévoit requérir des services de traduction de documents. »*  
(Références omises et nous soulignons.)

Pour les fins de la détermination par la Régie des intéressés qui seront autorisés à participer à l'audience ainsi que des sujets d'audience, le Transporteur souhaite souligner certains aspects généraux qui sont en filigrane de tous ses commentaires à l'égard des demandes d'intervention des intéressés.

Le Transporteur souligne que ce dossier s'inscrit sous son mécanisme de réglementation incitative (« MRI »), mis en place par les décisions de la Régie<sup>2</sup>, pour la détermination de ses tarifs des années 2021 et 2022.

Le Transporteur présente à la Régie des baisses tarifaires pour les années 2021 et 2022 en cause.

Cette demande, qui découle de l'application de la formule d'indexation (« Formule d'indexation ») adoptée par la Régie pour le MRI du Transporteur est, à sa face même, raisonnable et ne devrait pas susciter de débats extensifs en audience.

Ainsi, les éléments déterminés par la Formule d'indexation ne devraient pas causer de débat contradictoire. Également, soulignons que la charge d'amortissement découle d'actifs de transport déjà en service ou qui seront mis en service dans l'année. Ces actifs ont tous déjà été autorisés par la Régie<sup>3</sup> et la Loi<sup>4</sup>, selon le cadre réglementaire. Quant au rendement des capitaux propres ainsi qu'à la structure de capital du Transporteur, ceux-ci demeurent inchangés, et ce, depuis quelques années.

Les dépenses en capital étant exclues de l'application de la Formule d'indexation du MRI du Transporteur, il est légitime que les participants puissent questionner ces aspects

<sup>2</sup> D-2018-001, D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-060.

<sup>3</sup> Art. 73 LRÉ.

<sup>4</sup> Art. 164.1 LRÉ.

financiers dont les coûts sont liés aux mises en service (amortissement et rendement associés).

De manière générale, la mise en place d'un mécanisme de réglementation incitative, comme le MRI du Transporteur, doit permettre d'atteindre des objectifs réglementaires importants, à savoir l'efficacité ainsi que l'allégement du processus par lequel sont fixés les tarifs.

Afin de concrétiser les objectifs d'efficacité et d'allégement du processus de fixation des tarifs en MRI, le Transporteur soumet que le respect du cadre réglementaire précité par tous les participants est essentiel. Pour ce faire, les participants doivent pouvoir s'appuyer sur une décision procédurale qui balise précisément les champs d'interventions afin d'éviter les duplications, les redondances ou la remise en question d'aspects antérieurement décidés par la Régie. Également, il ne saurait être envisagé que de nouveaux sujets surgissent en cours de déroulement du dossier sans avoir obtenu, au préalable, l'assentiment de la Régie. Enfin, la vigilance dans le respect en continu des balises d'intervention décidées par la Régie est essentielle à l'atteinte des objectifs précités.

Le Transporteur prie donc la Régie de spécifier que tout intervenant reconnu au dossier aura à circonscrire sa participation aux sujets identifiés et qui sont spécifiquement retenus pour cet intervenant.

Le Transporteur souligne que des efforts considérables pour la mise en place du MRI doivent produire leurs fruits et ainsi concrétiser les objectifs d'efficacité et d'allégement du processus d'audience imbriqué au MRI du Transporteur.

Afin de respecter ces objectifs, le Transporteur soutient que les sujets particuliers ainsi que les sujets « de base » pour la détermination des tarifs de l'année 2021 et 2022 sont les seuls qui devraient être à l'agenda de cette audience. Le Transporteur réfère la Régie à la pièce B-0004, HQT-1, Document 1 qui synthétise les sujets qui sont visés par sa demande. Tout sujet qui déborde de ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Le Transporteur demande également à la Régie que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande.

Avec égards, les objectifs précités seront respectés si les interventions sont rigoureusement balisées, si les sujets additionnels identifiés par les intéressés sont écartés ou différés à un dossier ultérieur lorsque des faits démontreront la nécessité de l'étude de ces sujets additionnels.

En conclusion, le Transporteur réitère que :

- la demande découle de l'application de la Formule d'indexation adoptée pour le MRI du Transporteur ;
- des baisses tarifaires sont présentées pour les années 2021 et 2022 en cause ;
- la demande du Transporteur est, à sa face même, raisonnable ;
- le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur ;
- les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude ;
- les objectifs réglementaires d'efficacité et d'allègement du processus d'audience doivent se concrétiser ;
- les interventions retenues par la Régie doivent être circonscrites de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et afin que le cadre réglementaire soit respecté ;
- un intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait au préalable ;
- les balises d'intervention décidées par la Régie doivent être respectées en continu pendant le processus d'audience.

Le Transporteur commente spécifiquement ci-après les demandes d'intervention des intéressés.

## **2. Budgets de participation et preuves d'experts additionnelles**

Les intéressés ont déposé auprès de la Régie des budgets de participation qui sont évalués globalement à plus de 770 k\$.

Ces demandes budgétaires sont élevées et ce, bien que des suivis spécifiques seront examinés par la Régie<sup>5</sup>. Soulignons à titre d'exemple la demande budgétaire de RTIEÉ, sans admission quant à la valeur de cette demande d'intervention, qui prévoit s'adjoindre les services de quatre analystes et d'un expert-conseil. Le Transporteur mentionne aussi que dans le *Guide de paiement des frais 2020*, un taux pour un expert-conseil n'est pas prévu par la Régie.

Avec égards, le Transporteur soumet à la Régie que des indications claires et des balises sont requises afin que les intervenants ajustent leurs budgets et leurs prestations en fonction du cadre d'examen défini par la Régie.

Les intéressés AQCIE-CIFQ et la FCEI énoncent le souhait de se procurer les services d'experts en rémunération afin de les conseiller dans le présent dossier.

Le Transporteur se prononcera à cet égard lorsqu'une telle demande, conforme au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et aux *Attentes de la Régie de l'énergie relatives au rôle des témoins experts*, sera déposée par les intéressés.

---

<sup>5</sup> À titre d'exemple, au dossier R-4096-2019 – Phase 1, les frais réclamés ont été de 400 k\$ et les frais accordés de 240 k\$; au dossier R-4012-2017, les frais réclamés ont été de 487 k\$ et les frais accordés de 222 k\$, tandis qu'au dossier R-3981-2016 – Phase 1, les frais réclamés ont été de 377 k\$ et les frais accordés de 260 k\$.

Les propos qui suivent sont donc sous toutes réserves des droits du Transporteur quant à cette éventuelle demande.

Le Transporteur souligne que le processus de recalibrage (rebasings) de son MRI est prévu au cours du dossier tarifaire de l'année 2023, et non cette année. Ainsi, toute détermination de la Régie en la présente instance à l'égard de la rémunération n'aura aucun impact à l'égard des tarifs des années 2021 et 2022.

Quant au dossier tarifaire de l'année 2023, avec le plus grand égard, le Transporteur soumet que l'étude par la Régie en la présente instance peut certes résulter en des suivis et autres démonstrations subséquentes, mais elle ne saurait limiter la discrétion décisionnelle dont sera investie la formation de la Régie qui entendra le dossier tarifaire 2023 du Transporteur à cet égard.

De là et à première vue, la présence d'experts, telle qu'annoncée par les intéressés précités, n'apparaît pas respecter les critères retenus par la jurisprudence sur l'admissibilité du témoignage de l'expert dont, notamment, la pertinence et la nécessité de porter assistance au décideur à l'égard d'un objet décisionnel.

Enfin, advenant que la Régie considère une demande conforme au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et aux *Attentes de la Régie de l'énergie relatives au rôle des témoins experts*, le Transporteur soumet qu'une approche similaire à celle retenue pour la confection d'une étude PMF (expert commun pour l'ensemble des intervenants) serait préférable et favoriserait, notamment, l'efficience et l'allègement réglementaire.

En sus des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

### **3. Commentaires spécifiques concernant les demandes d'intervention**

#### **AHQ-ARQ**

Dans leur demande d'intervention<sup>6</sup>, les intéressés mentionnent :

« 16. De façon plus spécifique, elles souhaitent examiner et se prononcer sur les sujets suivants :

- Évolution des revenus requis et modifications tarifaires proposées
- Performance – Résultats et perspectives
- Report des bilans du modèle de gestion des actifs et de la stratégie de gestion des actifs
- Planification du réseau de transport
- État de transformation des postes
- Pertes et taux de pertes de transport
- Études de productivité multifactorielle (PMF)
- Étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec.

17. Pour ce faire, l'AHQ-ARQ a rempli le formulaire prévu à cet effet tel que prescrit par la Régie dans sa lettre du 22 janvier 2020 et celui-ci est joint à la présente. »

À la page 3 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« L'AHQ-ARQ voudra obtenir plus de précisions sur les indicateurs présentant des écarts importants au cours des deux dernières années dont notamment les indicateurs portant sur les indisponibilités forcées et sur la sollicitation du réseau de transport. De plus, l'AHQ-ARQ voudra obtenir les données de base servant à calculer les résultats de disponibilité du réseau liés au MTÉR (voir tableaux 2 et 3 de B-0006) »

En ce qui a trait au désir des intéressés d'obtenir les données de base servant à calculer les résultats de disponibilité du réseau liés au MTÉR, le Transporteur rappelle que les indicateurs de performance liés au MTÉR ont été amplement analysés, débattus et approuvés par la Régie dans sa décision D-2019-060 :

« [Page 115] APPROUVE les indicateurs de performance, ainsi que les cibles, les seuils et les pondérations, aux fins de la liaison au MTÉR, tels qu'énumérés au tableau A-1 de la présente décision, et précisés aux sections 14.2 et 14.4 de la présente décision »

Le Transporteur considère que le sujet a déjà fait l'objet de nombreux travaux et estime excessive la volonté des intéressés d'obtenir les données de base. Conséquemment, le Transporteur s'objecte donc formellement à l'inclusion de ces aspects dans le présent dossier.

À la page 4 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« Le Transporteur demande de reporter le dépôt du bilan du MGA qui était demandé par la Régie dans sa décision D-2019-047 (B-0033) et le dépôt du bilan de la stratégie de gestion des actifs demandé par la Régie dans sa décision D-2020-041 (B-0034).

<sup>6</sup> Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ et Liste des sujets du 25 août 2021.

*L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas accepter de tels reports puisque leur dépôt tardif pourrait affecter les possibilités de les analyser au moment opportun. L'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse de tels suivis, avec les réserves exprimées par le Transporteur aux pièces B-0033 et B-0034, pourrait très bien se faire dans le cadre du deuxième volet qui sera déterminé par la Régie pour le présent dossier (A-0002, paragraphe 14). »*

Comme indiqué dans ses correspondances du 11 juin 2021<sup>7</sup> et du 27 juillet 2021<sup>8</sup>, le Transporteur a demandé à la Régie de reporter au dossier tarifaire 2023 le dépôt du bilan du MGA ainsi que la mise à jour des données relatives à sa stratégie de gestion des actifs puisque l'année 2020 est non représentative de la stratégie de maintenance adaptée. En effet, les interventions en maintenance ont été perturbées par la pandémie de la COVID-19 et les résultats des interventions en maintenance durant l'année 2020 ont un effet sur l'ensemble des données suivies dans le cadre de la stratégie de maintenance adaptée.

Conséquemment, le dépôt d'un bilan de la stratégie de maintenance adaptée en juin 2021 ainsi que la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs dans le présent dossier aurait impliqué la considération des résultats de l'année 2020, qui est une année tout à fait atypique.

Le Transporteur demande à la Régie de maintenir le report du dépôt du bilan du MGA ainsi que la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs au dossier tarifaire 2023. En sus, soulignons que le bilan du MGA et les données précitées ne sont liés à aucun objet de décision au présent dossier pour les années 2021 et 2022.

À la page 5 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

*« Puisque les investissements influenceront grandement les revenus requis du Transporteur au cours des années à venir, l'AHQ-ARQ examinera l'ensemble des projets de la planification du réseau de transport et, en particulier, les investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans, le tout en lien avec les critères de planification du réseau et d'intégration de la production et les prévisions de la capacité du réseau et des besoins à combler. Au besoin, des recommandations seront formulées à la Régie.*

*En particulier, l'AHQ-ARQ s'interroge sur la possibilité de tenir compte dans sa planification de la pointe de charge normale, comme le Transporteur le fait dans un contexte de pointe exceptionnelle (B-0021, pages 8 et 9), des ressources à sa disposition dont notamment les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles.*

*L'AHQ-ARQ pourra aussi questionner le Transporteur sur la capacité de transport qui est passée de 44 233 MW pour 2019 à 45 334 MW pour 2020, soit une augmentation à expliquer de plus de 1 000 MW.*

*Aussi, l'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur l'augmentation de la capacité de transfert en livraison vers le Nouveau-Brunswick qui passe de 1 029 MW à 1 200 MW (B-0021, page 13) sans qu'aucune explication ne soit fournie au présent dossier. »*

<sup>7</sup> Suivi administratif du MGA, [B-0033](#).

<sup>8</sup> Suivi administratif du SGA, [B-0034](#).

Quant à leur interrogation « sur la possibilité [pour le Transporteur] de tenir compte dans sa planification de la pointe de charge normale [...] des ressources à sa disposition dont notamment les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles », le Transporteur estime qu'elle dépasse le cadre de la présente demande, eu égard entre autres aux paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105 de la Régie<sup>9</sup>.

En ce qui a trait à l'augmentation de la capacité de transfert en livraison vers le Nouveau-Brunswick, le Transporteur précise que celle-ci a été mise à jour afin de tenir compte de l'accroissement de charge radiale au Nouveau-Brunswick pouvant être alimentée à partir du Québec, comme annoncé sur le site OASIS<sup>10</sup>.

Le Transporteur estime toutefois que ce sujet (associé aux livraisons de point à point) présente peu d'intérêt ou de pertinence pour les consommateurs d'électricité membres de l'AHQ-ARQ.

À la page 6 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

*« L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur certains éléments du tableau 3 de la pièce B-0022. En particulier, elle s'interroge sur les Révisions de CLT apportées par le Transporteur et sur les Plans de contingence HQD/HQT dans certains postes. L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur les mesures prises par le Transporteur lors de l'hiver dernier pour alimenter les charges des postes dont il prévoit le dépassement de la CLT (p. ex. Arthabasca, Hampstead et Hemmingford pour n'en citer que quelques-uns).*

*L'AHQ-ARQ considère que plusieurs investissements pourraient être évités ou à tout le moins retardés si le Transporteur tenait compte des charges interruptibles pour chacun des postes et, en ce sens, elle recommandera à la Régie d'ajouter au tableau 3 de la pièce B-0022 une colonne indiquant, pour chaque poste, la valeur des charges qui peuvent être effacées aux pointes de l'hiver. »*

Au sujet de l'ajout, « au tableau 3 de la pièce B-0022 une colonne indiquant, pour chaque poste, la valeur des charges qui peuvent être effacées aux pointes de l'hiver », le Transporteur estime que l'information très détaillée incluse dans cette pièce est suffisante pour traiter de manière générale de la planification du réseau de transport dans le cadre d'une demande tarifaire. Le niveau d'information qu'elle contient correspond aux indications de la Régie<sup>11</sup>. Quant au tableau mentionné par les intéressés, il n'a pas pour objectif de fournir des détails sur des postes spécifiques, détails qui ne sont ni utiles ni pertinents dans le présent cadre.

---

<sup>9</sup> Voir également les commentaires du Transporteur à ce sujet sur les demandes d'intervention de la FCEI et du RTIEÉ.

<sup>10</sup> [Avis sur le site OASIS](#) du 27 novembre 2020.

<sup>11</sup> Voir entre autres D-2016-029, par. 267.



À la page 7 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

*« En particulier, l'AHQ-ARQ voudra obtenir plus d'information sur les solutions alternatives complétées en 2020 pour le processus du calcul du taux de pertes (B-0024, tableau 1) et sur les démarches d'amélioration des modèles de simulation (B-0024, pages 9 à 11). L'AHQ-ARQ constate d'ailleurs que, pour le mandat à octroyer à l'IREQ à la suite des paragraphes 566 et 567 de la décision D-2020-041, le Transporteur fournit peu d'information et ne fournit pas d'échéancier de réalisation de ce mandat contrairement à ce que demandait la Régie. L'AHQ-ARQ pourra formuler des recommandations à la Régie lorsqu'elle obtiendra les précisions requises de la part du Transporteur.*

*Enfin, l'AHQ-ARQ recherchera plus d'explications sur le taux de pertes de transport de 5,21 % pour chacune des années 2019 et 2020 en interrogeant le Transporteur sur l'énergie transitée de ces années et les autres facteurs permettant d'appuyer cette valeur dont l'effet qui aurait dû être observé à la suite de la mise en service de la ligne Chamouchouane - Boût-de-l'Île. »*

Pour ce qui est du mandat à octroyer à l'IREQ à la suite des paragraphes 566 et 567 de la décision D-2020-041, le Transporteur confirme en preuve<sup>12</sup> que ces travaux devraient débuter en 2022. Le Transporteur tient à mentionner qu'il est toutefois en attente d'un calendrier préliminaire de l'IREQ et que les détails de celui-ci seront transmis à la Régie par voie administrative dès qu'ils seront disponibles.

Quant au taux de pertes de transport des années 2019 et 2020<sup>13</sup>, le Transporteur considère excessive la volonté des intéressés de lier ce dossier à celui de la mise en service de la ligne Chamouchouane–Boût-de-l'Île. De plus, lors du plus récent dossier tarifaire du Transporteur<sup>14</sup>, ce dernier a élaboré en détails quant à la difficulté, voire l'impossibilité, d'expliquer des variations annuelles du taux de pertes par l'analyse de phénomènes bien précis. En réponse à ces explications, la Régie s'exprimait ainsi dans la décision D-2020-041<sup>15</sup> :

*« [539] S'appuyant sur plusieurs constats, le Transporteur conclut qu'il est impossible de fournir des explications quantitatives complètes sur tous les facteurs influençant le taux de pertes de transport d'une année à l'autre... » (Références omises et nous soulignons.)*

*« [543] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur en lien avec la poursuite de l'analyse des pertes électriques sur son réseau. Elle considère que, compte tenu de l'évolution des travaux, il n'est plus pertinent de poursuivre l'analyse [...] pour les prochaines années » (Références omises et nous soulignons.)*

Le Transporteur demande donc respectueusement à la Régie de bien circonscrire le sujet du taux de pertes de transport, qui a déjà fait l'objet de nombreux travaux et de maintes discussions, et de recadrer le débat en fonction de la preuve du Transporteur déposée dans le présent dossier.

À la page 8 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

<sup>12</sup> B-0024, HQT-6, Document 1.3, [section 2.4, p. 11](#).

<sup>13</sup> B-0024, HQT-6, Document 1.3, [section 2.3.1, pp. 9-10](#).

<sup>14</sup> R-4096-2019 Phase 1.

<sup>15</sup> R-4096-2019 Phase 1, [p. 140, par. 539 et 543](#).

« Dans la poursuite de son intervention dans le dossier R-4058-2018 - Phase 2 sur le volet PMF, l'AHQ-ARQ compte procéder à une analyse détaillée du rapport de la firme The Brattle Group (B-0012) en parallèle avec le rapport préparé par la firme Pacific Economics Group Research en février 2021 (R-4058-2018, Phase 2, C-AQCIE-CIFQ-0079 et les nombreuses pièces qui l'accompagnent). À la suite de cette analyse et des recommandations des experts représentant les intervenants, l'AHQ-ARQ formulera des recommandations à la Régie sur les valeurs justes et raisonnables à retenir. » (Nous soulignons.)

Le Transporteur souligne que l'Étude PMF est un sujet d'expertise comme indiqué par la Régie dans D-2020-028, entre autres :

« [79] Dans sa décision D-2019-047<sup>31</sup>, la Régie opte pour la réalisation de deux études PMF. L'une d'elles serait réalisée par l'expert mandaté par le Transporteur et l'autre par celui mandaté par les intervenants. En ce qui a trait à l'étude visant la détermination du Facteur S, la Régie indique qu'il serait également souhaitable qu'une étude soit réalisée par chacun de ces deux experts. »

Dans sa correspondance du 25 août 2021 l'AQCIE-CIFQ indique que PEG est l'expert retenu pour « l'ensemble des participants ». Toutefois, l'intervenant mentionne qu'il procédera à une « analyse détaillée et formulera des recommandations à la Régie sur les valeurs justes et raisonnables à retenir ».

Le Transporteur soumet à la Régie que la réalisation de deux études par deux experts sur un sujet si complexe qui a requis un encadrement spécifique de la Régie pour établir les directives générales et spécifiques propres à l'Étude de productivité<sup>16</sup> ne devrait pas permettre, en même temps, divers rapports d'analystes, et diverses recommandations de la part des intervenants.

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite par la Régie, si ceux-ci sont retenus comme intervenants.

## **AQCIE-CIFQ**

À leur demande d'intervention et Liste des sujets<sup>17</sup>, les intéressés mentionnent :

« 20. L'AQCIE et le CIFQ notent également que le Transporteur n'inclut pas dans le CÉR, l'excédent de la portion relative au rendement sur les capitaux propres associée au montant de la base de tarification qui excède le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour l'ensemble du projet de La Romaine pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 jusqu'à la date de la disposition (septembre-novembre 2022, B-0011, p. 61);

21. L'AQCIE et le CIFQ entendent également examiner s'il ne serait pas préférable que le montant à inclure dans le CÉR ne vise pas seulement le rendement sur les capitaux propres mais couvre aussi l'impact financier global sur les revenus requis découlant du report du versement de la contribution du Producteur au Transporteur pour le projet La Romaine; »

<sup>16</sup> [D-2020-028](#), R-4058-2018 Phase 2.

<sup>17</sup> Demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ et Liste des sujets du 25 août 2021.

Le Transporteur réfère l'intéressé à la décision D-2020-041, paragraphe 370, dans laquelle la Régie a précisé que seule la portion relative au rendement des capitaux propres devrait être incluse dans le CÉR.

*« [370] Ce CÉR pourrait inclure la portion relative au rendement sur l'avoir propre associé au montant de la base de tarification qui excède le Montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur en vertu des Tarifs et conditions, pour l'ensemble du Projet de La Romaine. Les sommes associées au coût de la dette continueraient, pour leur part, à être versées aux revenus requis de l'année témoin. Les montants portés à ce CÉR seraient disposés dans les revenus requis, lorsque la contribution sera versée. »*  
(Nous soulignons.)

À leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 25. L'AQCIE et le CIFQ entendent examiner les résultats de chacun des experts et les confronter avec l'historique du Transporteur en vue de recommander une valeur qui leur semble la plus appropriée pour les Facteurs X et S. Ils entendent également demander à PEG de prendre connaissance du rapport Brattle et de le commenter; »*

Dans sa correspondance l'AQCIE-CIFQ indique que PEG est l'expert retenu pour « l'ensemble des participants ». Toutefois, les intéressés mentionnent qu'ils entendent « confronter avec l'historique du Transporteur en vue de recommander une valeur qui leur semble la plus approprié pour les Facteurs X et S ».

À cet égard, le Transporteur réitère les mêmes points soulevés pour l'AHQ-ARQ à cet effet.

À leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 29. L'AQCIE et le CIFQ réservent leurs droits de retenir les services d'un expert pour commenter l'Étude d'Hydro-Québec une fois leur analyse complétée. Le cas, échéant, ils leur projet de budget puisque le court délai en période estivale n'a pas permis de déterminer les ressources requises pour bien comprendre les impacts de l'étude produite par le Transporteur sur la facture que doivent assumer les consommateurs d'électricité du Québec en raison de la rémunération versée aux employés d'Hydro-Québec ; »*

Le Transporteur mentionne que si certains intéressés, après avoir obtenu l'autorisation de la Régie, veulent retenir les services d'un expert à ce sujet, le Transporteur propose de n'en retenir qu'un seul. La participation de cet expert autorisé par la Régie serait commune à tous les intervenants comme ce fut le cas pour la réalisation de l'étude PMF et ce, notamment afin d'éviter des doublons inutiles de preuve. Le Transporteur réitère également les commentaires qu'il présente à la section 2 sur les services d'experts.

À leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 31. Les modalités de répartition des coûts de service ont été fixées en 2006 aux pages 16 à 18 de la décision D-2006-66. Depuis ce temps, la Loi sur la Régie de l'énergie a été modifiée de manière telle que le Distributeur ne peut plus utiliser les interconnexions en export pour vendre ses surplus.*

*32. De plus, en mode import, le Distributeur ne considère qu'une possibilité de 1 100 MW en provenance du marché de New York et lors de ses appels d'offres il exclut toute capacité en provenance des marchés hors Québec;*

33. Par ailleurs, depuis 2006, une nouvelle interconnexion avec l'Ontario d'une capacité de 1250 MW (R-4058-2018, B-0031, p. 20) a été réalisée à la suite d'une demande de service de transport ferme de 1250 MW pour une durée de 50 ans de la part du Producteur (R-4058-2018, B-0037, p. 15).

34. Il est également à souligner que les besoins du service de transport de point à point sont très différents de ce qu'ils étaient en 2006. À titre d'exemple, les besoins des services de transport de point à point de long terme étaient de 479 MW pour les années 2006 et 2007 (R-3605-2006, HQT-10, document 2, page 6) alors qu'ils sont de 4 697 MW pour l'année 2019 (R-4058-2018, B0035, page 6).

35. Dans le dossier R-4058-2018, l'AQCIE et le CIFQ ont demandé que la répartition des coûts relatifs aux interconnexions entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point soit examinée (C-AQCIE-CIFQ-0002);

36. En réponse à cette demande, la Régie mentionnait :

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

[48] Toutefois, étant donné le nombre important d'enjeux au présent dossier, incluant le volet du MRI, la Régie juge préférable que la répartition des coûts relatifs aux interconnexions fasse l'objet d'une phase ultérieure, qu'elle précisera en temps opportun. » (Nous soulignons.) (D-2018-125)

37. L'AQCIE et le CIFQ soumettent qu'il est maintenant temps d'adresser cette question importante dans le cadre du présent dossier. »

Le Transporteur mentionne tout d'abord que la situation n'a pas fondamentalement changé depuis 2006, comme précisé ci-après. De plus, la répartition des coûts a été examinée dans les demandes tarifaires du Transporteur et à chaque fois la Régie a rendu des décisions à ce sujet. Le cas échéant, les différents suivis de décisions ont été traités par le Transporteur. Par ailleurs, depuis le dossier R-4058-2018 auquel font référence les intéressés, la Régie n'a pas fait de demande spécifique de suivi au sujet de la répartition des coûts des interconnexions. Le Transporteur a déposé en preuve au présent dossier la répartition des coûts, incluant celle des interconnexions, selon la méthode reconnue par la Régie.

De fait, la répartition du coût du service de transport tient compte des besoins de transport à long terme. Ainsi, les besoins de transport à considérer pour la répartition des coûts, depuis l'origine jusqu'au présent dossier, ne visaient pas les livraisons du Distributeur sur les marchés externes (en mode export) selon des services de transport de point à point, puisque celles-ci étaient réalisées à court terme, comme précisé dans la décision D-2009-015<sup>18</sup>. D'ailleurs, le Distributeur a effectué de telles livraisons pour un court laps de temps et n'en fait plus depuis longtemps, soit environ une dizaine d'années, tel qu'il ressort de la décision D-2011-039<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> R-3669-2008, D-2009-015, [p. 80](#).

<sup>19</sup> R-3738-2010, D-2011-039, [p. 81, par. 360](#).

Quant à la capacité de réception des interconnexions, le Distributeur peut les utiliser pour effectuer des réceptions provenant des réseaux voisins, en ce qui a trait aux approvisionnements pour la charge locale.

Pour ce qui est de l'interconnexion avec l'Ontario, le Transporteur rappelle que ce sujet a été examiné dans le dossier R-3669-2008<sup>20</sup> et que la Régie a statué dans la décision D-2009-015 sur la répartition des coûts de cette interconnexion. Le Transporteur soutient qu'il n'y a pas de changement notable à cet égard. En outre, les réservations du service de point à point à long terme de 2009 sont similaires à celles pour 2021 et 2022, sauf qu'alors des réservations pour les chemins MASS, NE et ON débutaient vers l'été.

Le Transporteur souligne que les intéressés ont déjà souhaité traiter ce sujet relatif à la répartition des coûts des interconnexions dans les dossiers R-4058-2018 et R-4096-2019<sup>21</sup>. Dans le dossier R-4058-2018, la Régie n'a pas traité ce sujet en raison du nombre important d'enjeux au dossier, incluant le MRI<sup>22</sup>. Dans le dossier R-4096-2019<sup>23</sup>, la Régie a estimé que ce sujet pouvait mener à des débats longs et complexes et qu'avant de statuer sur l'opportunité de faire l'examen de cet enjeu, elle jugeait qu'il était nécessaire d'entendre, lors de l'audience, les participants afin de mieux saisir l'ensemble des répercussions en lien avec celui-ci. Le Transporteur et les intéressés se sont donc exprimés en audience. Ensuite, dans la décision D-2020-041<sup>24</sup>, la Régie a accepté la répartition des coûts telle que proposée par le Transporteur.

Finalement, le Transporteur rappelle que le présent dossier est déjà très chargé et que les informations requises pour effectuer un exercice complet de la répartition des coûts des interconnexions ne sont pas disponibles lors d'une année de MRI. Aussi, dans le dossier R-4096-2019, la Régie a déjà entendu les répercussions en lien avec ce sujet et décidé en connaissance de cause. Le Transporteur est d'avis qu'il n'est pas opportun que la Régie s'en saisisse à nouveau dans le cadre du présent dossier, pour les raisons précitées. Le Transporteur demande ainsi à la Régie de rejeter la proposition des intéressés à ce sujet.

Le Transporteur souligne que dans le document C-AQCIE-CIFQ-0005 (Rapport PEG, page 6) les intéressés mentionnent :

*« Critique other controversial elements of the Company's proposal that pertain to its MRI (e.g. CERs) »*

Le Transporteur souligne que les intéressés ne sont pas mandatés pour se prononcer sur des questions en dehors du cadre établi par la Régie dans ses décisions D-2019-047, D-2019-081 et D-2020-028 et ne peuvent pas se prononcer arbitrairement sur des éléments hors de ceux établis pour réaliser l'Étude de productivité multifactorielle.

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite par la Régie.

<sup>20</sup> Demande tarifaire 2009 du Transporteur.

<sup>21</sup> Demande tarifaire 2019 Phase 1 et demande tarifaire 2020 Phase 1 du Transporteur.

<sup>22</sup> D-2018-125, [p. 12, par. 48](#).

<sup>23</sup> D-2019-118, [p. 17, par. 76](#).

<sup>24</sup> R-4096-2019 Phase 1, D-2020-041, [p. 171, par. 671-672](#).

## FCEI

Dans sa correspondance<sup>25</sup> en support au dépôt de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« Par ailleurs, la FCEI demande à ce que les suivis relatifs aux paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105 (dossier R-4147-2021) soient inclus au présent dossier. La FCEI réserve ses droits d'intervenir sur ces suivis si la Régie décide de les y inclure. »*

Le Transporteur souligne que dans cette même décision D-2021-105 rendue le 17 août 2021 au dossier R-4147-2021, soit après le dépôt du présent dossier, la Régie mentionne aux mêmes paragraphes que *« La Régie juge que cette problématique devra faire l'objet d'un examen dans le cadre d'un dossier tarifaire subséquent. Elle précisera la nature de cet examen dans le cadre de la décision à venir dans le présent dossier qui portera sur les motifs. »*. (Nous soulignons.)

Le Transporteur mentionne qu'il est trop tôt pour traiter de ce sujet, la Régie ayant décidé quant à un dossier tarifaire subséquent. Il considère également qu'il n'est pas souhaitable d'improviser sur des sujets dont les enjeux et la nature de l'examen ne sont pas connus, et s'objecte donc fermement à l'inclusion de ces aspects dans le présent dossier.

À sa demande d'intervention et Liste des sujets (page 2)<sup>26</sup>, l'intéressé mentionne :

*« La FCEI souhaite questionner le Distributeur sur les indicateurs additionnels qui peuvent être dérivés de l'indicateur de disponibilité des emplacements en vue d'en maximiser l'utilité pour la Régie de l'énergie dans le cadre de l'évaluation du MGA dans un prochain dossier tarifaire. Par exemple, la FCEI pourrait recommander de présenter le taux d'indisponibilité dû à des causes spécifiques plutôt qu'à l'ensemble des causes. »*

Le Transporteur présume que l'intéressé souhaite questionner le Transporteur et non le Distributeur sur les indicateurs additionnels. Le Transporteur tient à souligner que l'indicateur de disponibilité des emplacements est un nouvel indicateur récemment développé et donc sans historique. Conséquemment, il est très prématuré de vouloir envisager des indicateurs additionnels dérivés de ce nouvel indicateur avant d'en connaître l'évolution.

Le Transporteur demande à la Régie d'exclure ce sujet du présent dossier.

À sa Liste des sujets (page 3), l'intéressé mentionne :

*« La FCEI juge que le taux d'inflation de la rémunération calculé pour 2020 (B-0011, Tableau A1-2) est faussé par les effets de la pandémie de la COVID-19 et ne représente pas adéquatement la hausse de la rémunération pour 2020. Elle entend recommander un taux différent. »*

Le Transporteur s'étonne que l'intéressé veuille recommander un taux différent puisque la Régie a déjà entériné le taux d'inflation.

<sup>25</sup> [C-FCEI-0001](#).

<sup>26</sup> Demande d'intervention de FCEI et Liste des sujets du 25 août 2021.

Dans sa décision D-2017-043 au Distributeur, la Régie a statué sur les fondements du Facteur I :

*« [123] La Régie partage l'avis de PEG à l'effet que le Facteur I doit refléter le plus fidèlement possible l'évolution des prix des intrants et des salaires du marché dans lequel le Distributeur exerce l'essentiel de ses activités, c'est-à-dire le Québec. La Régie est également d'avis que le Facteur I, et les sous-indices qui le composent, doivent être choisis en tenant compte des trois objectifs de l'article 48.1 de la Loi.*

*[125] Conséquemment, en ce qui a trait au taux de croissance des dépenses liées à la masse salariale, la Régie retient les arguments des intervenants et considère que l'utilisation d'un indice externe au Distributeur responsabilisera davantage HQD dans la gestion de sa masse salariale. La Régie observe également que cette pratique s'inscrit dans la tendance observée lors de l'implantation de MRI dans d'autres juridictions, comme le reconnaissent les experts du Distributeur.*

*[134] La Régie croit que pour répondre à cet objectif elle doit, dans le présent dossier, réorienter sa pratique. L'utilisation d'un taux historique dans le cadre d'un MRI permet d'éviter les débats qui pourraient découler de l'examen d'un taux projeté. Il faut toutefois que le taux historique utilisé pour le calcul du Facteur I soit le plus récent disponible.*

*[135] De plus, l'utilisation d'un taux d'inflation historique pour le calcul du Facteur I offre l'avantage d'être factuel, non controversé et représentatif de l'évolution des prix des biens à la consommation. D'autre part, ce taux est tout aussi fiable et simple à calculer. Enfin, l'actualisation annuelle des composantes du Facteur d'inflation viendra corriger les écarts.*

*[136] Pour ces motifs, la Régie retient l'utilisation d'un taux historique aux fins du calcul du Facteur I pour la masse salariale et les autres charges. Pour ces autres charges, la Régie propose d'utiliser, à cet effet, la variation annuelle de l'indice moyen d'ensemble, pour le Québec, pour la période de 12 mois qui se termine le 31 mars de l'année tarifaire précédant celle pour laquelle de nouveaux tarifs doivent être fixés. La Régie réserve sa décision sur l'utilisation de cet indice lors de la phase 3. »*

Et dans sa décision D-2019-060, au paragraphe 68, la Régie indique que la situation du Transporteur est similaire à celle du Distributeur quant à l'évolution de la masse salariale et des autres coûts.

*« [68] La Régie est d'avis que la situation du Transporteur est similaire à celle du Distributeur quant à l'évolution de la masse salariale et des autres coûts. Par ailleurs, elle note qu'aucun intervenant ne s'oppose à l'utilisation d'IPC-Québec. Dans ce contexte, elle accueille la proposition du Transporteur d'utiliser, pour déterminer son Facteur I, les mêmes indices d'inflation et la même méthodologie que ceux établis dans la décision D-2018-067.*

*[72] En conséquence, la Régie retient l'indice de croissance des salaires calculé à partir des données provenant de l'EERH pour le Québec, publiées par Statistique Canada et disponibles au tableau 14-10-0203-01, comme indice d'inflation de la masse salariale du Transporteur.*

*[73] La Régie précise également que cet indice sera basé sur la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est déposée. »*

Le Transporteur demande à la Régie d'exclure ce sujet du présent dossier.

À sa Liste des sujets (page 5), l'intéressé mentionne :

*« La FCEI souhaite obtenir des précisions de Normandin Beaudry et du Transporteur sur la représentativité de l'étude et les coûts découlant du surplus de rémunération offert par le Transporteur par rapport au marché. Elle souhaite également obtenir des précisions du Transporteur sur l'évolution de ses pratiques en termes de rémunération globale depuis le dossier R-3980-2016.*

*Bien que la FCEI ne prévoit pas que son analyse entraîne des recommandations tarifaires dans le présent dossier, les conclusions qui seront retenues par la Régie auront un impact sur le renouvellement du mécanisme incitatif en 2022.*

*La FCEI fera valoir sa position par le biais d'une preuve d'analyste et potentiellement d'une preuve d'expert (voir la lettre de dépôt de la demande d'intervention à ce sujet). »*

Le Transporteur réitère le même commentaire formulé à l'égard notamment de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ. Si certains intéressés, après avoir obtenu l'autorisation de la Régie, veulent retenir les services d'un expert, le Transporteur propose de n'en retenir qu'un seul et qui sera commun à tous les intervenants comme ce fut le cas pour la réalisation de l'étude PMF et ce, notamment afin d'éviter des doublons inutiles de preuve. Le Transporteur réitère également les commentaires qu'il présente à la section 2 sur les services d'experts.

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention de l'intéressé soit circonscrite par la Régie, si celui-ci est retenu comme intervenant.

## **OC**

Dans sa demande d'intervention et Liste des sujets (page 3)<sup>27</sup>, l'intéressé mentionne :

*« OC compte questionner le Transporteur sur les éléments qui composent les Facteurs Y et Z, éléments qui représentent approximativement 70% de la valeur des revenus requis pour les années 2021 et 2022 [...] »*

Le Transporteur note que si l'intéressé compte questionner les définitions des « éléments qui composent » les Facteurs Y et Z, ces facteurs sont bien encadrés et déjà définis par la Régie, notamment par les décisions D-2018-001 et D-2019-060. Dans ces décisions la Régie a statué sur les fondements du MRI, dont les caractéristiques du premier mécanisme de réglementation incitative applicable au Transporteur pour les quatre années tarifaires débutant en 2019.

<sup>27</sup> Demande d'intervention de OC et Liste des sujets du 26 août 2021.



Conséquemment, avec respect, le Transporteur demande que l'intervention de l'intéressé soit circonscrite par la Régie, si celui-ci est retenu comme intervenant.

## **RTIÉE**

Dans leur demande d'intervention<sup>28</sup>, les intéressés mentionnent :

*« 3 - La présente demande est logée par le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIÉE), un Regroupement comprenant les organismes suivants : l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), Stratégies Énergétiques (S.É.), le Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (GIRAM) et Énergie solaire Québec (ÉSQ). »*

*Les organismes constitutifs du Regroupement sont décrits en annexe à la présente. »*

Le Transporteur constate que SÉ et AQLPA, tous deux participants réguliers aux activités de la Régie, souhaitent par osmose issue de la création du « Regroupement », faire bénéficier GIRAM et ESQ de l'intérêt et de la représentativité qui de longue date leur a été reconnu par la Régie. Avec égards, le Transporteur réproouve le procédé.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ, lesquels sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier tarifaire du Transporteur.

Dans leurs demandes d'interventions, GIRAM et ÉSQ mentionnent :

*« 4. Le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)*

*Actif depuis février 1983, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) est un groupe entièrement bénévole qui vise à informer et mobiliser la communauté locale, régionale et nationale autour d'enjeux spécifiques à sa triple mission : la protection de l'environnement, l'aménagement durable du territoire et la mise en valeur du patrimoine national, et les choix de société sur lesquels ceux-ci se fondent. [...]*

*5. Énergie Solaire Québec (ÉSQ)*

*Énergie Solaire Québec (ÉSQ) est un organisme sans but lucratif indépendant et neutre promouvant les énergies renouvelables (solaire actif-photovoltaïque-solaire passif-éolien-microturbine hydroélectrique-géothermie-biomasse, etc.) au Québec depuis 1983. En assumant le rôle d'intermédiaire entre le consommateur/utilisateur public et les acteurs corporatifs, ÉSQ a pour mission primordiale d'informer, d'éduquer et de sensibiliser tous les Québécois et Québécoises à l'utilisation optimale des ressources énergétiques et de favoriser l'émergence au Québec de la filière des énergies vertes. [...]*

---

<sup>28</sup> Demande d'intervention de RTIÉE et Liste des sujets du 25 août 2021.

*La participation d'Énergie solaire Québec (ÉSQ) au présent Regroupement permettra d'apporter une connaissance spécialisée et une expertise fondamentales sur les enjeux de l'intégration de la filière solaire à la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques au Québec, tant en réseau intégré qu'en réseaux autonomes d'Hydro-Québec Distribution. »*

Avec égards, le Transporteur soumet que les représentations des intéressés sont insuffisantes. À l'évidence, ces intéressés ne disposent pas de l'intérêt requis, ni de l'expertise pour une participation valable dans l'intérêt public au présent dossier tarifaire du Transporteur et ce, pour les motifs suivants.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ ne peuvent obtenir, par la seule association avec des intervenants antérieurement reconnus par la Régie, l'intérêt et l'expertises nécessaires afin de participer à l'audience tarifaire en cause.

L'Avis public émis par la Régie en cette instance mentionne ce qui suit :

*« Conformément à la décision D-2021-101, toute personne désirant participer à l'audience publique doit être reconnue comme intervenante. Toute demande d'intervention et, le cas échéant, tout budget de participation demandé doivent être transmis à la Régie au plus tard le 25 août 2021 à 12 h et doivent contenir les informations mentionnées dans cette décision procédurale et celles exigées au Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement) dont le texte est accessible sur le site internet de la Régie. »*  
(Nous soulignons.)

La demande d'intervention de GIRAM et ÉSQ doit être examinée à son mérite propre et non par osmose avec SÉ et AQLPA. Avec respect, il n'est pas possible pour GIRAM et ÉSQ de contourner les mentions claires de l'avis public précité, ni les dispositions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant dans le présent dossier et ce, par simple association avec des intervenants antérieurement reconnus.

Les demandes d'intervention de GIRAM et ÉSQ trouvent appui sur la notion d'intérêt public. Bien qu'historiquement, la Régie ait appliqué de façon large et libérale la notion d'« intérêt pour agir », le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* sont incontournables.

L'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>29</sup> ainsi que nombreuses décisions de la Régie incarnent les critères qui doivent être satisfaits par un intéressé afin d'obtenir le statut d'intervenant à la Régie. Ceux-ci requièrent qu'un intéressé établisse un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt et qu'il démontre la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde<sup>30</sup>.

Les intéressés doivent donc présenter des demandes d'intervention qui sont suffisantes et qui rencontrent les critères requis par le cadre réglementaire applicable à l'égard de la

<sup>29</sup> *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

<sup>30</sup> *Id.*, article 19.

nature de l'intérêt exprimé, des motifs à l'appui des interventions, des sujets sur lesquels ils désirent intervenir et des conclusions qu'ils recherchent.

Le GIRAM élabore ses actions afin d'informer et mobiliser la communauté locale, régionale et nationale autour d'enjeux spécifiques à sa triple mission : la protection de l'environnement, l'aménagement durable du territoire et la mise en valeur du patrimoine national, et les choix de société sur lesquels ceux-ci se fondent.

ESQ a pour mission primordiale d'informer, d'éduquer et de sensibiliser la population à l'utilisation optimale des ressources énergétiques et de favoriser l'émergence au Québec de la filière des énergies vertes. Sa participation au présent dossier a pour objet « *d'apporter une connaissance spécialisée et une expertise fondamentale sur les enjeux de l'intégration de la filière solaire à la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques au Québec, tant en réseau intégré qu'en réseaux autonomes d'Hydro-Québec Distribution* ».

Avec égards, ces aspects mis de l'avant par GIRAM et ESQ n'ont aucune pertinence à l'égard de la demande déposée par le Transporteur en l'instance. Ainsi, les intéressés GIRAM et ÉSQ ne démontrent pas à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier tarifaire du Transporteur.

Le Transporteur ne remet pas en cause le caractère légitime des missions des organismes en cause. Toutefois, les intéressés n'ont pas démontré la pertinence de leurs apports respectifs à l'étude du dossier tarifaire eu égard à leurs champs de compétences respectifs.

Les expériences pratiques ou expertises particulières des intéressés GIRAM et ÉSQ ne sont pas de nature à donner un éclairage valable à la Régie à l'égard de l'objet de la demande tarifaire du Transporteur.

Avec égards, le Transporteur soutient que les intéressés GIRAM et ÉSQ ne satisfont pas aux prescriptions du cadre réglementaire précité afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier tarifaire.

Le Transporteur souligne que la Régie a rejeté, dans de nombreux dossiers antérieurs, des demandes d'intervention des intéressés pour les motifs précités. Ces décisions sont réitérées et plaidées en appui aux présentes<sup>31</sup>.

Avec égards, la Régie devrait rejeter la demande d'intervention et la participation au présent dossier de GIRAM et ÉSQ.

Sous réserve de ce qui précède, le Transporteur ne conteste pas l'intérêt à intervenir de SÉ-AQLPA et commente ci-après la demande d'intervention et Liste des sujets.

---

<sup>31</sup> D-2016-136 par. 7 ss., D-2017-107 par. 112 ss., D-2017-105 par. 48 ss, D-2018-125 par. 63 à 71, D-2018-128 par. 12 à 18 et D-2020-079 par. 15 à 21. Le Transporteur souligne que dans le dossier *TEQ – Demande relative au Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023*, la demande d'intervention RTIEÉ fut acceptée par la décision D-2018-111. Cette dernière décision ne peut servir de précédent valable en cette instance en raison du caractère unique et du sujet de ce dossier qui est à l'antipode de la présente demande tarifaire du Transporteur.

À la page 3 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« Conclusions recherchées : Le RTIEÉ examinera la possibilité que les bilans de la Stratégie de gestion des actifs (SGA) et du Modèle de gestion des actifs (MGA) soient au moins en partie utilisés au présent dossier d'une manière qui soit utile à la planification du réseau (voir autre sujet) et aussi pour tester la validité des diverses propositions de facteurs X et S au mécanisme de réglementation incitative du Transporteur (voir autre sujet). »*

Concernant l'intérêt des intéressés sur le bilan du MGA et la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs, comme indiqué dans ses correspondances du 11 juin 2021<sup>32</sup> et du 27 juillet 2021<sup>33</sup>, le Transporteur a demandé à la Régie de reporter leurs dépôts au dossier tarifaire 2023 puisque l'année 2020 est non représentative de la stratégie de maintenance adaptée. En effet, les interventions en maintenance ont été perturbées par la pandémie de la COVID-19 et les résultats des interventions en maintenance durant l'année 2020 ont un effet sur l'ensemble des données suivies dans le cadre de la stratégie de maintenance adaptée. Conséquemment, le dépôt d'un bilan de la stratégie de maintenance adaptée en juin 2021 ainsi que la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs dans le présent dossier aurait impliqué la considération des résultats de l'année 2020, qui est une année tout à fait atypique.

Le Transporteur demande à la Régie de maintenir le report du dépôt du bilan du MGA ainsi que la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs au dossier tarifaire 2023. En effet, le bilan du MGA et les données précitées ne sont liés à aucun objet de décision au présent dossier pour les années 2021 et 2022.

Concernant l'intérêt des intéressés pour tester la validité des propositions des experts sur les résultats de leurs études de productivité, le Transporteur réfère les intéressés au même commentaire formulé à cet effet à l'AHQ-ARQ et AQCIE-CIFQ.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« Conclusions recherchées : Le RTIEÉ est préoccupé par la baisse de qualité des résultats de plusieurs des indicateurs de performance liés à la fiabilité et à la qualité du service. Il cherchera à obtenir davantage de précisions du Transporteur à ce sujet et examiner ces informations en lien avec la planification des investissements prévus au réseau (voir autre sujet) et avec divers incitatifs pouvant mener à une meilleure performance. Par ailleurs, nous recommanderons qu'aux fins du MRI, les indicateurs soient davantage discriminants de manière à ce que le Transporteur n'obtienne pas automatiquement 100% sur tous. »*

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec les allégations des intéressés quant à la baisse de qualité des résultats de plusieurs indicateurs liés à la fiabilité et à la qualité du service. Comme présenté dans sa preuve<sup>34</sup>, les résultats 2020 de plusieurs de ces indicateurs sont favorables puisqu'ils sont en baisse par rapport à la moyenne des cinq dernières années :

- Nombre de pannes et d'interruptions planifiées ;
- Indicateurs de gravités G1 et G2 ;

<sup>32</sup> Suivi administratif du MGA, [B-0033](#).

<sup>33</sup> Suivi administratif du SGA, [B-0034](#).

<sup>34</sup> HQT-2, Document 1, Tableau 1.

- IC-Opérationnel ;
- Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (T-SAIFI-SI) ;
- Indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances.

En ce qui a trait au fait que les intéressés recommandent que les indicateurs soient davantage discriminants, le Transporteur souligne que cette question a déjà fait objet de débat et que les indicateurs du MRI ont déjà été approuvés par la Régie dans sa décision D-2019-060 :

« [Page 115] APPROUVE les indicateurs de performance, ainsi que les cibles, les seuils et les pondérations, aux fins de la liaison au MTÉR, tels qu'énumérés au tableau A-1 de la présente décision, et précisés aux sections 14.2 et 14.4 de la présente décision. »

Le Transporteur souligne également qu'il n'est pas pertinent d'ouvrir le débat sur ce sujet, en cours de MRI. Le présent dossier tarifaire n'est pas le forum approprié pour débattre arbitrairement de nouveaux indicateurs.

Conséquemment, le Transporteur invite la Régie à exclure ce sujet proposé par les intéressés et de préciser que le temps opportun afin de le traiter serait lors d'une année de recalibrage du MRI.

Aux pages 4 et 5 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« Intérêt du RTIEÉ : Le Transporteur propose différentes modifications aux Tarifs et conditions amenées par les raccordements de parcs éoliens et solaires, notamment afin de tenir compte que de tels raccordements au réseau s'effectuent au moyen d'onduleurs; le Transporteur propose à ce sujet des modifications aux règles relatives au Réglage de vitesse (régulation de fréquence primaire) aux fins de limiter les variations de fréquence. Le Transporteur propose également des modifications au calcul de sa contribution du transporteur au coût des ajouts sur le réseau, susceptibles d'affecter l'intégration de parcs éoliens et solaires. Enfin, le Transporteur propose de remodifier les définitions des catégories d'investissement qui viennent pourtant d'être examinées au Dossier R-3888-2014. Le RTIEÉ souhaite s'assurer que les Tarifs et conditions soient correctement adaptées aux raccordements de parcs éoliens et solaires et permettent d'offrir aux producteurs une contribution adéquate de la part du Transporteur et aussi d'incorporer de nouvelles technologies qui aideront le réseau à accueillir plus aisément de telles sources de production, avec moins d'impact sur le réseau. Nous avons participé à plusieurs dossiers antérieurs de la Régie sur chacune de ces questions*

*Conclusions recherchées : Tel qu'indiqué ci-dessus, nous avons participé à plusieurs dossiers antérieurs de la Régie sur chacune de ces questions. Le RTIEÉ souhaite s'assurer que les Tarifs et conditions soient correctement adaptées aux raccordements de parcs éoliens et solaires et permettent d'offrir aux producteurs une contribution adéquate de la part du Transporteur et aussi d'incorporer de nouvelles technologies qui aideront le réseau à accueillir plus aisément de telles sources de production, avec moins d'impact sur le réseau. Le RTIEÉ est aussi particulièrement préoccupé quant au caractère vague des 3 catégories d'investissements ne générant pas de revenus, puisque ceux ayant trait à la fiabilité du réseau, à la continuité du service, à la qualité de l'onde ou au rendement d'un équipement peuvent, parfois au gré du Transporteur, être classées dans l'une ou l'autre de ces trois catégories. Ceci étant dit, comme cela fut déjà plaidé antérieurement, le RTIEÉ favorise l'inclusion dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service (payable par la masse de la clientèle) d'investissements de ceux visant à adapter le réseau à ce qui est « normal » d'y trouver en 2021 (au sens du « développement normal d'un réseau de transport » dans l'article 51 LRÉ), dont les équipements visant à faciliter les raccordements de parcs éoliens et solaires. »*

Le Transporteur précise tout d'abord qu'il ne propose pas de « remodifier » les définitions des catégories d'investissement, mais dépose une proposition de définitions associées à chacune des quatre catégories d'investissement à des fins de codification aux *Tarifs et conditions*, comme demandé par la Régie dans la décision D-2020-146 dans le dossier de la Politique d'ajouts<sup>35</sup>.

Quant à la préoccupation exprimée sur le « caractère vague » de catégories d'investissement, le Transporteur estime que ce sujet dépasse le cadre de la présente demande et doit être exclu du dossier. De plus, une démonstration de la pertinence des catégories d'investissement du Transporteur a déjà été faite dans le dossier R-3888-2014 sur la Politique d'ajouts. Les objectifs associés à chacune des catégories ont été discutés et précisés. La Régie, dans sa décision D-2020-146, ne remet pas en question les objectifs de chacune des catégories. Ainsi, « *les investissements visant à adapter le réseau à ce qui est « normal » d'y trouver en 2021 (au sens du « développement normal d'un réseau de transport »), dont les ajouts au réseau permettant le raccordement des parcs éoliens et solaires* », sont associés à la catégorie Croissance. Ils visent à répondre à une demande de raccordement de centrale d'un client et non à maintenir et améliorer la fiabilité du réseau.

Pour ce qui est de la préoccupation des intéressés à savoir que « *les Tarifs et conditions soient correctement adaptées aux raccordements de parcs éoliens et solaires et permettent d'offrir aux producteurs une contribution adéquate de la part du Transporteur et aussi d'incorporer de nouvelles technologies qui aideront le réseau à accueillir plus aisément de telles sources de production, avec moins d'impact sur le réseau* », le Transporteur mentionne que les modifications proposées à l'annexe 8 des *Tarifs et conditions* pour la fourniture des services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale ne changent pas les règles relatives au réglage de vitesse. Le Transporteur souhaite avec les modifications proposées s'assurer que l'objectif visé, c'est-à-dire la fourniture de régulation de fréquence primaire, soit satisfaite peu importe le moyen. Le réglage de vitesse est le moyen par lequel la régulation de fréquence primaire peut être fournie dans le cas d'une source de production traditionnelle constituée d'un alternateur. De plus, le Transporteur tient à préciser que les « impacts sur le réseau » sont indépendants des règles d'intégration. Ainsi, le Transporteur estime que les

<sup>35</sup> D-2020-146, par. 523, 524, 531, R-3888-2014 Phase 2.

discussions relatives à ces sujets devraient être limitées aux propositions aux *Tarifs et conditions* déposées en preuve au présent dossier, et non à la volonté des intéressés d'incorporer de nouvelles technologies qui aideront le réseau à accueillir plus aisément de telles sources de production, avec moins d'impact sur le réseau ».

Dans leur Liste des sujets (page 2), quant à « la planification du réseau de transport, en tenant compte notamment de l'état de la capacité de transformation des postes et de la prise en compte du niveau et de la localisation des charges interruptibles locales », les intéressés mentionnent entre autres :

*« De plus, la Régie, au dossier R-4147-2021, dans sa décision D-2021-105 (parag. 33,34), réfère au présent dossier la planification des charges qui sont directement raccordées au réseau du Transporteur et la planification de la prise en compte du niveau et de la localisation des charges interruptibles comprises dans la charge locale. Le RTIEÉ continue de souhaiter que les investissements au réseau de transport soient suffisants pour lui permettre d'accomplir sa mission de fiabilité, sécurité et qualité du service, dans le souci des enjeux environnementaux, et aussi de lui permettre de réaliser des investissements visant à adapter le réseau à ce qui est « normal » d'y trouver en 2021 (au sens du « développement normal d'un réseau de transport » dans l'article 51 LRÉ), dont les équipements visant à faciliter les raccordements de parcs éoliens et solaires. Tout en faisant preuve de rigueur, le RTIEÉ souhaite éviter la sous-planification ou le sous-investissement à ces égards. »*

Le Transporteur estime que la conclusion du RTIEÉ, selon laquelle la décision D-2021-105 de la Régie « *réfère au présent dossier la planification des charges qui sont directement raccordées au réseau du Transporteur et la planification de la prise en compte du niveau et de la localisation des charges interruptibles comprises dans la charge locale* » est prématurée, voire inexacte. (Nous soulignons.) Le Transporteur réitère également les commentaires qu'il a formulés sur ce sujet à l'égard de l'AHQ-ARQ et de la FCEI.

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite par la Régie, si ceux-ci sont retenus comme intervenant.

#### 4. Aspects procéduraux

##### **Traitement par phases**

À sa décision D-2021-101, la Régie mentionne :

« [14] La Régie envisage de traiter dans un premier volet les sujets liés à l'établissement des tarifs et conditions applicables pour les années tarifaires 2021 et 2022 et dans un deuxième volet les autres sujets. Le cas échéant, la Régie précisera ultérieurement les différents sujets et leur calendrier de traitement respectif. [...]

*Du 6 au 17 décembre 2021 Période réservée pour l'audience »*

Le Transporteur mentionne qu'il anticipe être en mesure de traiter de tous les sujets identifiés à sa preuve, qui sont objets de décision de la Régie, au cours de la période précitée. Advenant que le déroulement s'allonge, le Transporteur propose que les plaidoiries et sa réplique se fassent par écrit, ce qui permettra de disposer de deux journées supplémentaires pour l'audience de témoins.

Le Transporteur, afin d'incarner le souhait esquissé de la Régie, a identifié les « sujets autres » qu'il serait possible de traiter dans un second volet. Il s'agit des aspects suivants :

- Étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec ;
- Nouveaux indicateurs ;
- Suivi de la décision D-2021-089<sup>36</sup>.

Advenant que la Régie opte pour la mise en place d'un second volet, le Transporteur souhaite que l'audience de ce volet se tienne au plus tôt dans la semaine du 24 janvier 2022.

Également, le Transporteur souhaite que les demandes de renseignements soient administrées conjointement pour les deux volets (i.e. sur tous les sujets<sup>37</sup>) au cours de l'automne 2021.

<sup>36</sup> Extrait du dispositif de D-2021-089 : « *ORDONNE au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, l'entente qu'il aura conclue avec le Producteur afin de concrétiser par écrit que la clientèle du Transporteur est tenue indemne du risque d'affaires découlant de la préparation des programmes de production des centrales non régularisables lorsque le Transporteur agit à titre d'exploitant d'installation de production pour le compte du Producteur, ».*

<sup>37</sup> Le Transporteur précise que l'entente mentionnée au dispositif de la décision D-2021-089 n'est pas encore conclue. Il anticipe toutefois être en mesure de la déposer au présent dossier d'ici la fin de l'année. Considérant que cette entente sera de facture simple et sera arrimée à la décision précitée, le Transporteur propose que les questions à cet égard soient déferées lors de l'audience seulement.



***Audiences par visio-conférence***

Les récentes annonces gouvernementales en lien avec la 4<sup>e</sup> vague de la pandémie de COVID-19 laissent planer un doute sur la possibilité de tenir l'audience du présent dossier en présentiel. Des restrictions importantes pourraient également s'appliquer aux voyageurs, ce qui pourrait complexifier la présence au Québec des représentants de Brattle et de PEG.

Dans ces circonstances, le Transporteur considère qu'il est prudent de prévoir dès à présent que les représentants de Brattle et de PEG rendront leurs témoignages en audience par visio-conférence.

Quant à la tenue d'une audience complète en mode virtuel, si tel était le choix de la Régie, le Transporteur souhaite être informé de la décision de la Régie à cet égard au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2021. Ce délai permettra de prendre les arrangements nécessaires dans le respect des règles sanitaires.

Le Transporteur réitère son engagement de collaboration à la Régie pour la mise en place d'un processus d'audience qui soit respectueux des règles d'équité procédurales et sanitaires.

Veuillez agréer, chère consœur, nos meilleures salutations.

*(s) Yves Fréchette*

Yves Fréchette  
/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)