

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4167-2021

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
POUR LES ANNÉES 2021 ET 2022 – VOLET 2**

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Table des matières

1	Commentaires généraux.....	3
2	AHQ-ARQ	4
3	AQCIE-CIFQ	7
4	FCEI	9
5	OC	14
6	RTIEÉ.....	18
7	Conclusion	19

Réplique du Transporteur

1 Commentaires généraux

1 Le Transporteur offre la présente réplique aux divers arguments et éléments
2 soumis par les intervenants dans leurs argumentations et plaidoiries déposées
3 le 20 juillet 2022.

4 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite, accompagnée des
5 témoignages de ses représentants en appui à sa demande, est complète, probante et
6 contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de*
7 *l'énergie* (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures
8 de la Régie.

9 Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentaire
10 déposé le 19 juillet 2022 et réplique plus spécifiquement à certains aspects des
11 argumentations des intervenants.

Réplique du Transporteur

2 AHQ-ARQ

- 1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations et constats présentés par
- 2 l'intervenant et réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.
- 3 L'intervenant offre à la Régie sa plaidoirie du 20 juillet 2022 (extraits encadrés).

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de scinder l'indicateur Disponibilité de 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.

De plus, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de recalculer l'historique afin de le rendre homogène à la suite de changements aux capacités des interconnexions qui ne proviennent pas de changements physiques (p. ex. Vermont et éventuellement d'autres).

- 4 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
- 5 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
- 6 ci-après décrits.
- 7 Le Transporteur réitère l'impossibilité de scinder l'indicateur comme demandé. Il a
- 8 déjà expliqué qu'il n'est pas en mesure de réaliser cette distinction¹. Il réitère
- 9 également que cette demande n'affecte en rien l'objectif de l'indicateur. La
- 10 recommandation de l'intervenant donne un intérêt nul aux clients point à point qui sont
- 11 à l'origine de la sollicitation de cet indicateur.
- 12 Concernant la deuxième demande, le Transporteur a déjà expliqué en DDR que des
- 13 éventuels changements sur les TTC n'affectent en rien la comparabilité des résultats².
- 14 Avec égards, la notion d'homogénéité est une fausse prémisse établie uniquement
- 15 par l'intervenant. L'indicateur reflète bien l'objectif qui a mené la demande des
- 16 clients de point à point et évalue correctement la disponibilité réelle à chaque année
- 17 qui a été transitée.

Recommandation no. 3 : Étant donné les questionnements soulevés dans son mémoire, l'AHQ-ARQ ne peut, pour le moment, recommander à la Régie d'approuver le calcul du nouvel indicateur de Disponibilité des emplacements d'exploitation, et ce, tant que de plus amples explications ne seront pas fournies par le Transporteur.

Recommandation no. 4 : L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de ventiler les résultats de l'indicateur Disponibilité des emplacements d'exploitation par cause dans les suivis de son rapport annuel et dans les causes tarifaires.

¹ [B-0239-DDR-RepDDR-2022_05_30.pdf](#), réponse à la question 4.1.

² [B-0239-DDR-RepDDR-2022_05_30.pdf](#), réponse à la question 2.2.

Réplique du Transporteur

1 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
2 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
3 ci-après décrits.

4 Le Transporteur a présenté un indicateur basé sur les principes de l'organisme ACÉ
5 en conformité avec la décision D-2020-041 dans laquelle la Régie a considéré
6 préférable de développer un indicateur selon la méthode de calcul de l'ACÉ³. C'est le
7 chemin qu'il propose de suivre et les recommandations de scinder, marginaliser,
8 pondérer etc. entraînent forcément des questions techniques⁴ sur lesquelles le
9 Transporteur a déjà témoigné à l'effet qu'il n'est pas en mesure d'automatiser. Ces
10 demandes vont dans un sens contraire à celui recherché par le Transporteur et
11 n'ajoutent aucune utilité aux fins d'un indicateur développé pour la mesure de la
12 disponibilité du réseau dans le cadre de la performance globale du Transporteur liée
13 au MTÉR.

14 Avec égards, le Transporteur demande à la Régie d'accepter la proposition de son
15 indicateur pour qu'il puisse continuer de bâtir son historique.

15. Constat et problématique no. 1 : L'AHQ-ARQ constate qu'Hydro-Québec n'a pas répondu à l'invitation de la Régie à poursuivre les efforts afin de rapprocher la rémunération globale de ses employés à la médiane de son marché de référence alors qu'elle s'est plutôt éloignée de cette médiane depuis 2015.

16 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
17 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
18 ci-après décrits.

19 En désaccord avec l'intervenant, le Transporteur répond qu'Hydro-Québec a bien
20 répondu à l'invitation de la Régie à poursuivre ses efforts afin de rapprocher la
21 rémunération globale de ses employés à la médiane de son marché de référence et
22 rappelle que, pour ce faire, différentes mesures de gouvernance touchant la
23 rémunération directe et le régime de retraite ont été mises en place depuis 2015⁵. Ces
24 mesures ont fait en sorte de se maintenir par rapport au marché. Les résultats
25 comparatifs des balisages 2020 et 2015⁶ présentés en témoignage de Normandin
26 Beaudry démontrent bien que ces mesures ont permis un rapprochement au marché
27 pour le salaire de base et la rémunération directe. Le Transporteur réitère que
28 l'augmentation de l'écart au marché de 0,4 % pour la rémunération globale provient

³ D-2020-041, par. 88-89.

⁴ B-0169, p. 24, réponse à la question 7.4, [B-0239](#), réponses aux questions 4.1, 6.5 et 6.9, et [A-0100-NS-2022-07-08 p.33-34](#).

⁵ Présentation du Panel 5 du Transporteur, HQT-11, Document 2.5.2 ([B-0246](#)), p. 5 à 7.

⁶ Présentation du Panel 5 de Normandin Beaudry, HQT-11, Document 2.5.1 ([B-0245](#)), p. 8.

Réplique du Transporteur

1 du régime de retraite dont la réduction de valeur a été moindre que celle observée
2 dans le marché.

25. Constat et problématique no. 5 : L'AHQ-ARQ est d'avis que le temps supplémentaire doit être pris en compte dans l'Étude au niveau du calcul du salaire par heure travaillée, en haussant le revenu et les heures travaillées en conséquence.

3 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
4 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
5 ci-après décrits.

6 Le Transporteur est en profond désaccord avec l'intervenant lorsque celui-ci
7 énonce au paragraphe 26 de sa plaidoirie :

8 « [...] De plus, l'AHQ-ARQ est d'avis que le fait qu'aucune étude de rémunération globale
9 n'inclut cet élément n'est pas une raison valable de ne pas l'inclure dans le cas d'Hydro-
10 Québec qui offre à ses employés de nombreuses possibilités de temps supplémentaire
11 (de l'ordre de plus de 10 000 \$ annuellement par employé syndiqué) »

12 Comme expliqué par Mme Mailloux lors de son témoignage, le temps supplémentaire
13 est un des éléments qui doit être balisé afin de s'assurer du respect des bonnes
14 pratiques pour le principe directeur *Compétitivité*. Cependant, il ne fait pas partie
15 d'emblée de la rémunération de tout employé syndiqué comme le prétend
16 l'intervenant. Ainsi, Mme Mailloux énonce⁷ :

17 « Dans nos principes directeurs, pour nous, le temps supplémentaire, c'est vraiment d'aller
18 vérifier, par exemple, sur le marché c'est quoi les bonnes pratiques, est-ce que vous aurez
19 du temps supplémentaire après quarante (40) heures, trente-cinq (35) heures, est-ce que
20 vous payez à temps et demi, à temps double. »

21 De plus, elle explique aussi :

22 « Mais quand on dit que le temps supplémentaire n'est pas considéré comme faisant partie
23 de ton offre de rémunération globale, bien, c'est juste que, quand j'arrive puis que je te fais
24 ton offre, par exemple, d'emploi, je n'inclus pas le nombre d'heures de temps supplémentaire
25 que la personne va faire en fin d'année. »

26 Enfin, elle ajoute⁸ :

27 « Je ne dis pas que ce n'est pas pertinent pour l'employé, mais ce n'est pas quelque chose
28 d'emblée qu'on va présenter dans une offre d'emploi, par exemple. »

29 Le Transporteur tient à mentionner que si le temps supplémentaire fait partie de ses
30 principes directeurs pour la raison mentionnée ci-dessus, il demeure une mesure
31 applicable en des circonstances spécifiques et n'est aucunement une mesure
32 appliquée d'emblée à chacun des employés syndiqués.

⁷ [A-0098-Audi-NS-2022_07_07.pdf](#), p. 121.

⁸ [A-0098-Audi-NS-2022_07_07.pdf](#), p. 122.

Réplique du Transporteur

1 Enfin, le Transporteur rappelle que le temps supplémentaire n'est pas un élément
 2 facilement balisable et n'a donc pas fait partie des éléments retenus par la Régie pour
 3 le présent balisage. De plus, le Transporteur réitère qu'à la connaissance des experts
 4 Normandin Beaudry, aucune étude de rémunération globale n'inclut cet élément.
 5 Avec égards, en raison de ce qui précède et de ce qui fut démontré à l'audience par
 6 le Transporteur, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

3 AQCIE-CIFQ

7 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par
 8 l'intervenant et réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.
 9 L'intervenant offre à la Régie sa plaidoirie du 20 juillet 2022 (extraits encadrés).

15. Il est d'ailleurs plus que révélateur à cet égard, alors que le Transporteur avait le bénéfice de connaître les données réelles de la valeur des mises en service pour au moins 10 des 12 mois de l'année 2021, que celui-ci ait tout de même surestimé le 9 décembre 2021 d'un montant de 256,3 M\$ la valeur des mises en service qui seraient faites au final pour les mois de novembre et décembre 2021 (990 M\$ au lieu de 733,7 M\$), ce qui représente, sur une projection de seulement deux mois, une surévaluation de 35% par rapport au réel; (référence omise) [...]
 22. Contrairement à ce qu'affirme le Transporteur, l'AQCIE-CIFQ considère que ces critères, tel qu'il appert de la preuve du Transporteur lui-même, sont rencontrés ; [...]
 29. De telles réductions décrétées par la Régie en 2020 (150 M\$) et 2021 (100 M\$), par rapport à ce que le Transporteur prévoyait comme base de tarification, démontrent bien que les prévisions de ce dernier continuent d'être de loin supérieures à la réalité ;

10 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
 11 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
 12 ci-après décrits.

13 Le Transporteur souligne que cet aspect est associé à l'engagement 1 du
 14 Transporteur (B-0248). Or, malheureusement l'intervenant n'offre pas une vue
 15 concrète de l'écart en ce qu'il ne le transpose pas en termes de revenus requis
 16 nécessaires à la détermination du tarif.

17 Comme démontré à l'engagement précité et demandé par cet intervenant, selon la
 18 moyenne des 13 soldes mensuels réels comparée à celle autorisée selon la décision
 19 D-2022-063, l'écart s'est limité au montant de 50 M\$. En termes de revenus requis,
 20 cela résulte en une valeur de 3 M\$, soit 0,091 % des revenus requis totaux
 21 (voir C-OC-0064). Soulignons enfin que cette valeur de 3 M\$ est partagée à 50 %
 22 avec la clientèle en vertu du MTÉR.

23 Lorsque recadré et présenté en termes de revenus requis, en considérant au surplus
 24 le MTÉR, il appert clairement que le critère de matérialité n'est pas atteint pour la mise

Réplique du Transporteur

- 1 en place d'un CÉR pour un MRI de seconde génération, ni pour les autres déclinaisons
- 2 élaborées lors de l'audience, lesquelles ont été énoncées sans le bénéfice d'analyses
- 3 et de démonstrations sérieuses.

- 4 Au paragraphe 24 de sa plaidoirie, l'intervenant prétend que la « surévaluation » de la
- 5 base de tarification est directement liée aux aléas qui échappent au contrôle du
- 6 Transporteur. Il s'agit d'un raccourci qui ne reflète pas la réalité du Transporteur.

- 7 Avec égards, l'intervenant offre une vision incomplète de la situation, omet les
- 8 initiatives développées par le Transporteur au fil des ans ainsi que celle qu'il entend
- 9 déployer lors du prochain dossier tarifaire.

- 10 Avec égards, en raison de ce qui précède et de ce qui fut démontré à l'audience par
- 11 le Transporteur, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

Réplique du Transporteur

4 FCEI

- 1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par
- 2 l'intervenant et réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.
- 3 L'intervenant offre à la Régie sa plaidoirie du 20 juillet 2022 (extraits encadrés).

21. L'une des critiques du Transporteur à l'égard de l'ajout d'un CÉR était qu'il pourrait s'avérer être un frein à la recherche d'efficacité puisque l'efficacité générée serait remise à 100% à la clientèle, sans aucune forme d'incitatif pour le Transporteur.

22. La FCEI partage l'avis du Transporteur à cet effet mais souligne à l'audience, en plus de sa preuve écrite déposée au dossier, par la voix de son témoin, monsieur Antoine Gosselin, ce qui suit :

Alors, si le Transporteur fait de l'efficacité entre son dossier tarifaire et son rapport annuel bien, il va pouvoir lui-même bénéficier de cette efficacité-là dans son, dans son revenu requis, dans son rendement. Puis les autres années, il va l'intégrer à son revenu requis, mais c'est le Distributeur et le producteur essentiellement qui vont en profiter parce que c'est les deux plus grands payeurs du coût de transport de toute façon. Donc, les incitatifs qui sont en place avec le modèle d'affaires actuel pour le Distributeur se répercutent sur le Transporteur. Et donc, même avec un compte d'écart et de reports, il demeure un incitatif pour le Transporteur à être efficace du point de vue d'Hydro-Québec dans son ensemble.

(Nos soulignés)

23. Cette perte d'incitatif potentielle ne devrait pas, à elle seule, constituer le motif de base pour rejeter la création du CÉR.

- 4 Tout d'abord, le Transporteur relève une contradiction entre l'argument énoncé au
- 5 paragraphe 23 et l'affirmation de son analyste soulignée au paragraphe 22. De plus,
- 6 le Transporteur est d'avis que cette dernière est avancée sans aucune analyse et ne
- 7 voit pas en quoi, elle peut aider la Régie à se prononcer.
- 8 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur note
- 9 que l'intervenant confirme la problématique que le CÉR amènerait.

24. Pour les raisons mentionnées à sa preuve écrite, la FCEI considère qu'il n'y a pas d'empêchements majeurs et qu'il serait par ailleurs économiquement justifié de mettre en place un CÉR sur les dépenses en capital.

25. L'audience a toutefois permis à la FCEI de voir une solution possible de raffinement à l'égard de la création du CÉR.

26. Il s'agirait d'un CÉR qui capterait seulement les écarts qui découlent du décalage temporel des mises en service. [...]

30. Cet argument du Transporteur n'est pas très convaincant. Alors que la FCEI tente, de manière constructive, d'arriver à une proposition d'un CÉR qui reflète les réalités réglementaires, le Transporteur se contente de cet argument circulaire.

(Nos soulignés)

- 10 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
- 11 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
- 12 ci-après décrits.

Réplique du Transporteur

1 Tout d'abord, le Transporteur déplore le langage inapproprié (souligné dans l'encadré)
2 utilisé par l'intervenant. De tels propos n'ont pas de place dans le cadre du présent
3 dossier, ni des autres auxquels l'intervenant participe.

4 Le Transporteur souligne que toutes les propositions qui ont été adoptées par la Régie
5 depuis le début de la réglementation du transport de l'électricité l'ont été à la suite de
6 démonstrations et d'analyses crédibles et non sur la simple foi d'une idée qui surgit et
7 est énoncée pour la première fois lors d'un témoignage. Un sujet aussi sérieux que
8 celui de l'à-propos de mettre en place un CÉR dans le cadre d'un MRI de seconde
9 génération mérite la même qualité d'analyse que celle offerte par le Transporteur au
10 fil des ans. Au surplus, le Transporteur souligne qu'il a offert à la Régie en cette
11 instance, une preuve crédible ainsi que le témoignage du Dr Makholm, un expert
12 reconnu et émérite en matière de réglementation en Amérique du Nord.

13 Le Transporteur reproduit également ici sa réplique au paragraphe 15 de la plaidoirie
14 de l'AQCIE-CIFQ.

15 Avec égards, en raison de sa preuve présentée à l'audience, de sa plaidoirie et de la
16 présente réplique, le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos et propositions
17 de l'intervenant.

49. La FCEI demande une mise à jour de l'étude de NB en intégrant les
recommandations retenues par la Régie.

50. La FCEI demande d'appliquer les conclusions de la Régie pour les fins du
dossier tarifaire 2025-2026 du Distributeur.

18 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
19 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
20 ci-après décrits.

21 Tout d'abord, le présent dossier concerne le Transporteur et non le Distributeur. Cette
22 proposition illégale de l'intervenant nie l'axiome juridique à l'effet que la présente
23 formation ne peut lier une future formation qui sera saisie d'une éventuelle demande
24 du Distributeur.

25 Le Transporteur souligne que la décision tarifaire finale de 2022 est rendue. Quant
26 aux demandes tarifaires futures du Transporteur, elles seront traitées par les
27 formations de régisseurs qui en seront saisies. La présente formation s'immiscerait
28 illégalement dans la discrétion juridictionnelle de ces futures formations si elle
29 accueillait la conclusion recherchée au paragraphe 50 précité par l'intervenant. La
30 présente formation peut certes demander des suivis. Cela ne peut toutefois se muer
31 dans un exercice qui tend à brider, contraindre ou limiter la discrétion juridictionnelle
32 dont seront investies les futures formations qui examineront les demandes tarifaires
33 du Transporteur. Le Transporteur prie la Régie de rejeter cette demande de
34 l'intervenant qui nie le cadre réglementaire découlant de la Loi.

Réplique du Transporteur

- 1 Le Transporteur souligne que l'intervenant et l'analyste ne sont pas des experts du
2 sujets en cause et qu'ainsi, ils ne peuvent simplement omettre les témoignages
3 probants des experts de Normandin Beaudry (« NB ») ni ceux des représentants
4 chevronnés du Transporteur.
- 5 Le Transporteur souligne à nouveau les témoignages de ses représentants à
6 l'audience concernant la fréquence des balisages de la rémunération globale qui est
7 comme suit :
- 8 • La meilleure pratique d'affaires adoptée par les grandes entreprises est
9 la réalisation de balisages de la rémunération globale espacée de cinq ans
10 ou plus.
 - 11 • Hydro-Québec ne prévoit pas réaliser de balisage de la rémunération globale
12 avant au moins cinq à dix ans notamment en ce que la stabilité de la
13 rémunération globale est démontrée et que les conventions collectives qui
14 encadrent la rémunération de 85 % de ses employés se terminent en 2023.
 - 15 • Dans le contexte actuel de pénurie de main d'œuvre, il est difficile d'obtenir la
16 participation des organisations à des enquêtes fermées considérant le temps
17 requis pour compléter l'enquête et le manque de ressources des équipes pour
18 remplir les tâches habituelles de leur emploi.
 - 19 • Les offres de rémunération globale évoluent lentement comme le révèle
20 l'analyse des faibles écarts entre les études menées en 1999, 2003, 2015
21 et 2020.
 - 22 • L'évolution de l'offre de rémunération d'Hydro-Québec est assujettie à
23 l'approbation du Conseil d'administration et doit se conformer aux paramètres
24 dictés par le Conseil du trésor selon le cadre législatif précité.
 - 25 • Hormis des changements législatifs majeurs (qui ne sont pas anticipés), le
26 mandat de négociation à venir sera issu de la *Loi sur le régime de négociation*
27 *des conventions collectives dans les secteurs public et parapublic* et de la *Loi*
28 *sur la gouvernance des sociétés d'État*. La Régie pourra à nouveau présumer
29 que l'offre de rémunération globale d'Hydro-Québec à ses employés est
30 connue et acceptée par l'État.
 - 31 • En ce qui concerne le Régime de retraite d'Hydro-Québec :
 - 32 ○ L'entreprise a, depuis 2015, pris des mesures afin de rapprocher le
33 régime de retraite au marché.
 - 34 ○ En 2018, lors des négociations avec les syndicats pour les conventions
35 collectives, l'impact des mesures pour Hydro Québec sur le coût des

Réplique du Transporteur

1 services courants a été estimé en une baisse de l'ordre de 1,9 % de la
2 masse salariale.

3 Le Transporteur souligne le témoignage de NB et de la représentante du Transporteur
4 en réponse aux questions du procureur de la Régie concernant l'obtention d'un
5 complément à l'étude actuelle ou une nouvelle étude de balisage de la rémunération
6 globale des employés d'Hydro-Québec.

7 Les experts de NB témoignent : N.S, 6 juillet, pages 216 à 221.

- 8 • Il s'agit d'un exercice qui *« serait quand même très long parce qu'on n'a pas la*
9 *donnée »* et *« il faudrait poser la question à l'ensemble des organisations*
10 *participantes, espérer qu'elles nous donnent la réponse par emploi repère pour arriver*
11 *aux chiffres exacts »* ;
- 12 • *« Puis l'autre chose, c'est que... C'est un peu plate à dire, mais je suis à peu près sûr*
13 *qu'il n'y a pas personne qui nous répondrait, présentement, là. Présentement, là, il y a*
14 *une course aux spécialistes en rémunération dans toutes les organisations, là. Chez*
15 *nos clients, là, ce qu'on se fait dire, c'est qu'il n'y a pas personne qui a le temps pour*
16 *répondre à des sondages, là. Tout ce qu'ils font, c'est qu'ils essaient de retenir et*
17 *d'attirer des employés. Fait que les spécialistes en rémunération n'ont pas le temps*
18 *de remplir des sondages. C'est un peu plate, là, mais c'est une situation qu'on n'avait*
19 *pas vécue auparavant, là, fait que c'est ça qu'on vit présentement, là, depuis un an. »*
- 20 • *« Oui. On parle au minimum de plusieurs mois, là. Puis, avec possibilité de ne pas*
21 *avoir le résultat escompté, ou pas de résultat. »*
- 22 • *« J'aimerais juste compléter, Maître. Le risque qu'on court ici, là, pour vous aider à*
23 *faire vos futurs travaux puis ceux d'Hydro-Québec, c'est qu'à un moment donné, les*
24 *organisations ne répondent à nos questions que si ça leur est bénéfique puis qu'ils*
25 *obtiennent de l'information qui est valide. Puis, il y a une expression dans notre*
26 *milieu, qui est : on ne veut pas brûler le marché. Alors, si on demande des questions*
27 *deux ou trois fois en dedans... ou deux fois en dedans de deux ans ou trois ans aux*
28 *mêmes organisations, à un moment donné... ils ont d'autres choses à faire, il y a*
29 *d'autres organisations qui leur demandent de l'information. Fait qu'il y a un risque, là,*
30 *que nous... on fait attention de ne pas courir, et qu'Hydro-Québec aussi fait attention*
31 *de ne pas courir. Ils ont besoin de la donnée. Ils ont besoin de données utiles pour*
32 *déterminer la rémunération. »*

33 La représentante du Transporteur témoigne : N.S, 6 juillet, pages 221 à 222.

- 34 • Me De Repentigny : *« Alors, on se demandait pourquoi pas avant deux mille trente*
35 *(2030)? »*
- 36 • *« Donc, c'est vraiment un peu les arguments que je vous ai parlé hier. Donc, on va*
37 *arriver à la fin de nos conventions collectives, pas avant deux mille vingt-trois*
38 *(2023), le temps, évidemment, de finaliser les nouvelles conventions, qu'ils vivent un*
39 *peu, là, qu'on commence à les utiliser avec les nouvelles conditions. Ça, c'est un*
40 *premier élément. Le deuxième élément, c'est que depuis vingt (20) ans, vous voyez,*
41 *nos résultats sont stables. On ne voit pas de différences majeures ou de fluctuations*
42 *dans les résultats. Donc, pour nous c'est une autre des raisons. Puis finalement, bien*
43 *il y a aussi l'aspect que Normandin Beaudry vient de vous parler. Il faut que vous...*
44 *faut comprendre qu'on peut brûler le marché. Puis ça, ça ne nous tente pas.*
45 *Présentement, les organisations, ils n'ont pas les ressources pour compléter les*
46 *sondages. Moi, si on... on me contacte demain matin, puis on me demande de*
47 *compléter un sondage ou de faire une addition à un sondage que j'ai répondu il y a*
48 *deux ans, je vais dire à mon équipe de ne pas le faire, parce que je n'ai pas la capacité.*

Réplique du Transporteur

- 1 *Donc, ça, c'est une de mes grosses craintes. Donc, présentement, étant donné que*
2 *nos résultats sont stables, je ne vois pas de valeur ajoutée de compléter un sondage,*
3 *là, avant deux mille trente (2030). »*
- 4 Avec égards, en raison de ce qui précède et de ce qui fut démontré à l'audience par
5 le Transporteur, les propositions de l'intervenant devraient être écartées par la Régie.

5 OC

- 1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par
- 2 l'intervenant et réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.
- 3 L'intervenant offre à la Régie sa plaidoirie du 20 juillet 2022 (extraits encadrés).

29. L'énoncé de Dr Makholm concernant les ajustements paramétrés des tarifs est erroné. La Commission de l'énergie de l'Ontario a utilisé la réglementation incitative pour les dépenses d'exploitation et pour les dépenses en capital sous son « Renewed Regulatory Framework for Electricity »

- 4 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
- 5 constate que cette affirmation est erronée.
- 6 Le Transporteur ainsi que son expert Dr Makholm réitèrent que chaque organisme de
- 7 réglementation (C.-B., Alberta, Ontario, Québec) qui a proposé un régime indexé,
- 8 c'est-à-dire de la forme « I-X », traite le capital d'une manière spécifique, soit avec un
- 9 « tracker », un « K-bar », des mesures d'ajustements spécifiques (comme à l'OEB) ou
- 10 au Québec, avec des prévisions annuelles.

44. Comme l'indique le Dr Higgin dans sa présentation et dans ses notes d'allocation, si la Régie constate que le pacte réglementaire pour le capital ne fonctionne pas, comme cela semble être le cas pour HQT, trois options principales s'offrent au régulateur :

- Des examens ex ante (préalables) plus rigoureux et des réductions de budgets
- Des examens post-ante (postérieurs) and rejet de dépenses
- CÉR dépenses en capital.

- 11 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
- 12 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
- 13 ci-après décrits.
- 14 Le Transporteur constate que cette affirmation « Des examens ex ante (préalables)
- 15 plus rigoureux et des réductions de budgets » n'est supportée par aucune analyse et
- 16 nie le cadre réglementaire. Tous les projets d'investissement sont soumis à
- 17 l'autorisation préalable de la Régie. Cette autorisation est obtenue à la suite d'une
- 18 audience publique complète, rigoureuse et à l'occasion de laquelle la Régie se
- 19 prononce et autorise des projets dans l'intérêt public.
- 20 Le Transporteur constate que cette affirmation « Des examens post-ante (postérieurs)
- 21 and rejet de dépenses » n'est supportée par aucune analyse et nie le cadre
- 22 réglementaire. Lorsque les projets sont autorisés, la Régie en assure le suivi rigoureux
- 23 et constant et ce, jusqu'à la mise en service. Tout écart sur la période fait l'objet de
- 24 présentation et d'explication de la part du Transporteur dont la Régie est saisie.
- 25 La Régie peut alors questionner le déroulement du projet. Lorsque les circonstances

Réplique du Transporteur

1 le justifie et selon les critères applicables issus du cadre réglementaire, le
2 Transporteur peut cesser de déployer un projet ou privilégier une alternative et ce,
3 toujours sous l'autorisation de la Régie. Lors des dossiers tarifaires en audience
4 publique, la Régie revoit les actifs qui seront mis en service sur la période et en
5 exerçant sa juridiction, elle examine à son mérite selon la preuve probante offerte, les
6 prévisions de mises en services du Transporteur.

7 Le Transporteur indique que les faits ne supportent pas l'affirmation de l'intervenant
8 selon laquelle le « pacte réglementaire pour le capital ne fonctionne pas ». Le cadre
9 réglementaire actuel, et le « regulatory lag » en particulier, permettent de fixer les tarifs
10 du Transporteur pour une période annuelle, alors que le niveau général des prix de
11 l'économie continue de progresser. Autrement dit, les coûts du Transporteur évoluent
12 tandis que ses tarifs sont fixés. Par conséquent, le « regulatory lag » en tant que
13 mécanisme incitatif exerce *de facto* une pression constante sur le Transporteur à faire
14 des gains d'efficacité afin de rendre les services de transport et rester profitable,
15 notamment grâce à ses dépenses en capital. Comme indiqué dans l'argumentation,
16 le tarif du Transporteur a diminué de 2 % entre l'année 2001 (première demande
17 tarifaire du Transporteur) et l'année 2022, passant de 72,91 \$/kW/an à 71,38 \$/kW/an,
18 alors qu'il est prévu que le niveau général des prix augmente de 140 % sur la même
19 période⁹. Or, le Transporteur a clairement bonifié ses activités de services de transport
20 entre 2001 et 2022.

21 Il apparaît donc à la lumière de ces arguments que le cadre réglementaire actuel
22 bénéficie aux clients du Transporteur tant en termes de fiabilité que de tarifs. Il s'agit
23 d'une situation enviable que les participants escamotent tout en mettant de l'avant des
24 propositions non supportées que le Transporteur prie la Régie de rejeter.

25 Avec égard, les propos de l'intervenant ne supportent pas son affirmation que le
26 « pacte réglementaire pour le capital ne fonctionne pas ». Au contraire, les clients du
27 Transporteur bénéficient de services de transport et de fiabilité, et ce, avec des tarifs
28 sous l'inflation depuis plus de 20 ans.

59. OC a aussi fourni des informations concernant le CÉR applicable à Hydro One
Transmission, le « Capital In-Service Variation Account » (« CISVA »). [...]
62. Cependant, OC ne suggère pas qu'un CÉR identique au CIVSA serait
approprié pour HQT.

29 À cet égard, OC présentait dans la DDR n° 2 de la Régie¹⁰, le CÉR : *Capital In-Service*
30 *Variation Account* dans le dossier. Le Transporteur note maintenant qu'OC ne suggère
31 pas un CÉR pour le Transporteur comme celui en Ontario alors que cet élément a fait

⁹ [B-0256](#), Plaidoirie du Transporteur, p. 12.

¹⁰ [B-0196-DDR-RepDDR-2022_03_18.pdf](#), p.11.

Réplique du Transporteur

- 1 partie de ses DDR, de sa preuve et de ses recommandations¹¹. Cette nouvelle position
 2 d'OC est maintenant correspondante avec le témoignage du Dr Makhholm sur le sujet
 3 (voir N.S., 5 juillet 2022, page 151 ss.)
 4 Avec égards, le Transporteur et son expert le Dr Makhholm ont fait la démonstration
 5 que ce CÉR est issu d'une situation spécifique et n'est pas applicable au Transporteur.

55. Il en résulte des impacts importants sur la composante capital des revenus requis et sur les tarifs de l'année témoin 2022.

56. En effet, OC estime que l'impact d'une variation de 25M\$ dans les actifs en service représente environ 2 M\$ en revenus requis annuellement. [...]

86. En conséquence, concernant la création d'un CÉR pour les dépenses en capital, OC recommande à la Régie de considérer un CÉR qui :

- est asymétrique et qui contient donc un incitatif de productivité provenant du décalage réglementaire qui fait en sorte que HQT respecte ses prévisions concernant les actifs en service tout en protégeant les clients;
- a un seuil similaire au seuil de matérialité du facteur Z de 15M\$ d'impact sur le revenu requis pour le MRI;
- couvre l'impact des dépenses en capital et des dates de mise en service sur le revenu requis;
- s'applique à 2022 et à 2023-2024.

- 6 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
 7 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
 8 ci-après décrits.

- 9 En réponse à la DDR n° 1 du Transporteur¹², l'analyste de l'intervenant répond :

10 « *Yes. The 2021 Weighted Average Cost of Capital (WACC) to calculate rate base is ~6.27 %*
 11 *and the impact on the revenue requirement of a \$50 million deviation regarding in-service*
 12 *assets is about ~\$3 million. This would be within a band of reasonableness for just and*
 13 *reasonable rates.* » (voir C-OC-0064)

- 14 Par conséquent le Transporteur en déduit que l'impact sur les revenus requis de l'écart
 15 constaté pour l'année 2021 sera considéré par l'intervenant comme un écart « *within*
 16 *a band of reasonableness for just and reasonable rates* ».

- 17 Le Transporteur est surpris que l'intervenant demande une application *de facto* d'un
 18 CÉR à l'année 2022 sans en avoir l'information finale puisque l'année est en cours.
 19 De plus, le Transporteur se questionne sur l'à-propos de l'intervenant à se prononcer
 20 valablement sans les résultats de 2022 lorsqu'il considère qu'un écart de 3 M\$ est
 21 raisonnable (en sus d'être partageable selon le MTÉR).

- 22 Cet intervenant ainsi que les autres participants à cette audience, recherchent la
 23 mise en place de mesures et de mécanismes divers, qui ont évolué en cours

¹¹ [OC-0046-Preuve-Memoire-2022_03_28.pdf](#), p.9.

¹² [OC-0064-DDR-RepDDR-2022_07_14.pdf](#), p.2.

Réplique du Transporteur

1 d'audience sans l'appui d'analyses probantes et en l'absence de matérialité qui
2 soit contemporaine.

3 Avec égards, le Transporteur, en raison de ce qui précède et de ce qui a été
4 représenté dans sa preuve appuyé par sa plaidoirie du 19 juillet dernier, prie la Régie
5 de rejeter les propositions de l'intervenant.

87. Concernant la rémunération globale, OC recommande que la Régie :

- réduise, au total, les coûts d'exploitation reliés à la rémunération globale pour 2023 et 2024 à 5% au-dessus de la médiane du marché;
- enjoint HQ à atteindre, dès que possible, un balisage de rémunération globale conforme à la médiane du marché pour tous les groupes d'employés.

6 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
7 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
8 ci-après décrits.

9 Avec égards, cette recommandation de l'intervenant est non conforme au cadre
10 réglementaire et législatif.

11 Le Transporteur souligne à nouveau que la décision tarifaire finale de 2022 est rendue.
12 Quant aux demandes tarifaires futures du Transporteur, elles seront traitées par les
13 formations de régisseurs qui en seront saisies. La présente formation s'immiscerait
14 illégalement dans la discrétion juridictionnelle de ces futures formations si elle
15 accueillait la conclusion recherchée au paragraphe 87 à la première recommandation
16 précitée par l'intervenant. La présente formation peut certes demander des suivis.
17 Cela ne peut toutefois se muer dans un exercice qui tende à contraindre ou limiter la
18 discrétion tarifaire dont seront investies les futures formations qui examineront les
19 demandes tarifaires du Transporteur. Le Transporteur prie la Régie de rejeter cette
20 demande de l'intervenant qui nie le cadre réglementaire découlant de la Loi.

21 Quant à la deuxième recommandation du paragraphe 87, le Transporteur rappelle que
22 l'évolution de l'offre de rémunération d'Hydro-Québec est assujettie à l'approbation du
23 Conseil d'administration et doit se conformer aux paramètres dictés par le Conseil du
24 trésor selon le cadre législatif. Les mandats de négociation passés et à venir sont
25 issus de la *Loi sur le régime de négociation des conventions collectives dans les*
26 *secteurs public et parapublic* et de la *Loi sur la gouvernance des sociétés d'État*. La
27 Régie et les intervenants peuvent présumer que l'offre de rémunération globale
28 d'Hydro-Québec à ses employés est connue et acceptée par l'État.

29 Avec égards, en raison de ce qui précède et de ce qui fut démontré à l'audience par
30 le Transporteur, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

Réplique du Transporteur

6 RTIÉÉ

- 1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par
- 2 l'intervenant à l'audience, les propos de son procureur dans sa lettre du 20 juillet 2022
- 3 et considère comme ici reproduite en entier sa plaidoirie déposée le 19 juillet 2022.
- 4 Le Transporteur réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.

RTIÉÉ plaide que le Transporteur :

- a) critique erronément les propos du RTIÉÉ selon lesquels il serait prématuré d'immédiatement statuer que les 2 nouveaux indicateurs feront partie d'un futur MTÉR et comment ils seraient modulés et harmonisés aux autres indicateurs et
- b) critique aussi erronément notre recommandation qu'à ce stade, à des fins informatives pour l'étude des dossiers de la Régie, ces indicateurs soient ventilés.

- 5 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur
- 6 demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs
- 7 ci-après décrits.
- 8 Le Transporteur soutient que ses critiques sont pertinentes. Il est effectivement
- 9 prématuré de discuter sur quels indicateurs feront partie du prochain MRI sans avoir
- 10 réalisé le post mortem et de présenter pour discussion les conclusions. Il va de soi
- 11 que discuter sur des éventuelles pondérations et des seuils est encore plus prématuré
- 12 alors qu'on ne connaît pas quels seront les indicateurs finalement retenus.
- 13 Le Transporteur rappelle que le rôle des indicateurs est de répondre à leur objectif
- 14 initial. Comme indiqué pour l'AHQ-ARQ, la ventilation des indicateurs sous des
- 15 prémisses à la carte s'éloigne de l'approche préconisée par le Transporteur¹³.
- 16 La demande de l'intervenant n'est pas justifiée comme il a été amplement débattu.

¹³ [A-0098-Audi-NS-2022_07_07.pdf](#), p.237 à 241.

Réplique du Transporteur

7 Conclusion

- 1 Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. En complément,
2 le Transporteur prie la Régie de considérer le contenu du document intitulé Plaidoirie
3 du Transporteur déposé le 19 juillet 2022 à la Régie qui est ici réputé être repris dans
4 son intégralité.
- 5 Le Transporteur, avec égards, demande à la Régie de rejeter les arguments et
6 recommandations des intervenants.
- 7 Le Transporteur demande à la Régie d'accueillir sa présente demande pour les
8 années 2021 et 2022 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée sur
9 les éléments spécifiés dans sa demande.
- 10 Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 21 juillet 2022

(s) Hydro-Québec - Affaires juridiques

Hydro-Québec - Affaires juridiques
(Me Yves Fréchette)