

MONTREAL

Place Victoria, 43^e étage
800, Square Victoria, C.P. 303
Montréal H4Z 1H1
Téléphone 514 866-6743
Télécopieur 514 866-8854

JOLIETTE

1075, boul. Firestone
Bureau 3100, Joliette J6E 6X6
Ligne Mtl 514 990-4485
Téléphone 450 759-8800
Télécopieur 450 759-8878

LAVAL

3055, boul. Saint-Martin Ouest
Bureau 610, Laval H7T 0J3
Ligne Mtl 514 990-8884
Téléphone 450 686-8683
Télécopieur 450 686-8693

LONGUEUIL

1372, avenue Victoria
Longueuil J4V 1L9
Téléphone 450 672-4681
Télécopieur 450 465-3700

SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

202, rue Richelieu, bureau 205
Saint-Jean-sur-Richelieu J3B 6X8
Téléphone 450 358-5737
Télécopieur 450 358-5748

SAINT-JÉRÔME

490, rue Lavolette
Saint-Jérôme J7Y 2T9
Téléphone 450 431-0705
Télécopieur 450 431-1247

SHERBROOKE

1802, rue King Ouest, bureau 240
Sherbrooke J1J 0A2
Téléphone 819 481-0324
Télécopieur 819 481-0337

Laval, le 7 septembre 2021

Sous toutes réserves

Par dépôt électronique et courriel**Me Véronique Dubois**

Secrétaire

Régie de l'Énergie

800, Place Victoria

2^e étage, bureau 255

Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : R-4167-2021**Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022****Réplique de l'AQCIE-CIFQ aux commentaires du Transporteur****Notre dossier : 101 446**

Chère consœur,

La présente fait suite à la lettre du 1^{er} septembre 2021 du Transporteur relativement à la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Tout d'abord, l'AQCIE-CIFQ est en profond désaccord avec l'affirmation du Transporteur à l'effet que seuls les sujets abordés par ce dernier dans sa demande de modification des tarifs et des conditions de services doivent servir à définir le cadre d'étude de cette demande¹. En effet, lorsque la Régie fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité, celle-ci doit tenir compte de plusieurs paramètres prévus aux articles 48, 49 et 50 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (ci-après désignée la «Loi»). Ces paramètres ne sont donc pas limités aux seuls sujets abordés dans la demande du Transporteur. Rappelons que sur demande de toute personne intéressée ou même de sa propre initiative, la Régie peut fixer ou modifier les tarifs et les conditions de services du Transporteur³.

¹ B-0036, p. 3

² L.R.Q., c. R-6.01

³ Article 48 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*

Il est par ailleurs totalement inacceptable que le Transporteur demande que «*l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposé au soutien de sa demande*». Il s'agit là d'une contravention flagrante au droit reconnu aux participants de déposer tous les documents et renseignements pertinents à l'appui des arguments qu'ils entendent faire valoir à l'audience, tel que prévu à l'article 26 de la Loi :

«26. La Régie, avant de tenir une audience publique, donne des instructions écrites dans lesquelles elle fixe la date du dépôt de tous les documents et renseignements pertinents à l'appui des arguments que les participants entendent faire valoir, le lieu et la date de l'audience et toute autre information qu'elle juge nécessaire. Elle fait également connaître à ce moment l'information relative à la tenue de séances d'information et de consultation publiques, le cas échéant.

Elle peut décider que les observations et l'argumentation des participants lui seront présentées par écrit.

Elle peut, aux conditions qu'elle détermine, ordonner à un participant de diffuser ces instructions.» (nous soulignons)

Une telle demande du Transporteur aurait pour effet d'empêcher les intervenants de produire leur propre preuve écrite et peut-être même de les empêcher de procéder à des demandes de renseignements dont les réponses seraient produites au dossier!

Cette prétention du Transporteur vient également remettre en cause un principe fondamental découlant des décisions de la Régie rendues dans les dossiers R-3897-2014 et R-4058-2018 voulant que ladite Régie et l'ensemble des participants puissent bénéficier de l'éclairage d'une autre firme d'experts indépendante sur les questions d'extrême importance qui sous-tendent l'établissement des facteurs X et S.

Rappelons que la détermination des facteurs appropriés était supposée se faire dans le cadre du dossier tarifaire R-4058-2018 lors duquel les études des firmes d'expert *The Brattle Group* (ci-après désignée «Brattle») et *Pacific Economics Group Research* (ci-après désignée «PEG») ont été déposées. Chacune de ces firmes d'experts auraient alors eu l'occasion de prendre connaissance du rapport de l'autre firme d'experts, de faire les vérifications appropriées, de produire leurs commentaires dans le cadre de la preuve écrite et de témoigner à l'audience à titre d'experts. Ces firmes auraient également

été impliquées dans la formulation des DDR, dans la prise de connaissance des réponses à celles-ci et dans la préparation de l'audition, le tout afin de permettre un réel débat contradictoire dans le cadre d'une audition où le Transporteur sera assisté de ses propres experts.

Le report de la détermination des facteurs X et S dans le cadre du présent dossier tarifaire⁴ ne constitue aucunement un motif pour escamoter un tel examen qui devait initialement se tenir dans le dossier R-4058-2018.

Or, la position du Transporteur, en voulant limiter l'étude du présent dossier au seul contenu de la preuve documentaire qu'il s'est limité à produire, vient heurter de plein fouet des principes aussi fondamentaux que la règle *audi alteram partem* et le droit prévu à la Loi à une participation utile des intervenants reconnus par la Régie dans un dossier tarifaire. Il en découle également un total déséquilibre des points de vue, surtout lorsqu'on constate que le Transporteur ne prend même pas la peine dans sa preuve de produire l'étude de productivité multifactorielle de PEG qui a pourtant apporté une contribution essentielle et crédible au débat sur la détermination des facteurs X et S.

Bref, les demandes du Transporteur reviennent à lui remettre le total contrôle des éléments pouvant être traités dans le cadre d'un dossier tarifaire et le total contrôle de la preuve pouvant être administrée, ce qui contrevient clairement à la compétence de la Régie et vient heurter de front les droits des organismes qui seront reconnus comme intervenants au dossier.

COMPTE D'ÉCART ET DE REPORT (CÉR) – MISE EN SERVICE DE LA ROMAINE

L'AQCIE-CIFQ est en désaccord avec l'affirmation du Transporteur à l'effet qu'au paragraphe 370 de sa décision D-2020-041, «la Régie a précisé que seule la portion relative au rendement des capitaux propres devrait être incluse dans le CÉR»⁵.

En effet, lorsqu'on lit le paragraphe 370 avec les paragraphes qui le précèdent, on comprend bien que la Régie n'exclut pas la possibilité d'analyser d'autres façons permettant d'éviter que la clientèle du Transporteur soit appelée à assumer les coûts supplémentaires liés au report de la mise en service du projet La Romaine :

⁴ R-4058-2018, Décision D-2021-102, par. 26

⁵ B-0036, p. 11

«[366] Cela étant dit, tout délai supplémentaire entre l'intégration à la base de tarification des MES prévues au Projet de La Romaine et le moment du paiement de la contribution par le Producteur, prévu dorénavant pour 2021, entraîne des coûts additionnels qui sont assumés par l'ensemble de la clientèle du Transporteur et au bénéfice de ce dernier. En effet, le calcul du CMPC s'effectue sur une base de tarification qui inclut un montant qui excède le Montant maximal. Le report de la MES finale de 2020 à 2021 a pour effet de prolonger cette situation et d'accroître les coûts additionnels assumés par la clientèle.

[367] Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie doit assurer la conciliation entre l'intérêt public, la protection de consommateurs et un traitement équitable du Transporteur.

[368] Il semble inéquitable que la clientèle du Transporteur soit appelée à assumer les coûts supplémentaires liés au report de la MES, alors qu'elle subit la situation et ne peut d'aucune façon y remédier.

[369] La Régie convient que le Transporteur doit pouvoir récupérer ses coûts liés au rendement et au financement à l'égard des actifs en service du Projet de La Romaine. Dans ce contexte, elle envisage la possibilité, dans le cadre du prochain dossier tarifaire du Transporteur, de créer un compte d'écart et de report (CÉR) afin de permettre l'étalement dans le temps des sommes devant être assumées par la clientèle. Cela permettrait de réduire la pression à la hausse sur les tarifs causée par le retard de la dernière MES et donc du versement de la contribution par le Producteur associé au Projet de La Romaine.

[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.

(...)

[373] La Régie demande au Transporteur d'évaluer cette proposition et de soumettre une preuve à cet égard dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.»

(nous soulignons et mettons l'emphase)

Ainsi, bien que la Régie ait demandé au Transporteur d'évaluer une certaine proposition de CÉR, elle n'empêche pas qu'il lui soit soumis dans le cadre du présent dossier d'autres propositions permettant de prendre en considération «*les coûts supplémentaires liés au report de la MES*».

Rappelons que dans un dossier antérieur, le Transporteur a évalué que l'impact prévu sur les revenus requis pour 2018 du projet de la Romaine était de 152,1 M\$.⁶ Il serait donc approprié d'évaluer l'impact sur les revenus requis du report de la contribution du Transporteur selon les mêmes paramètres.

LA BASE DE TARIFICATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

Nous comprenons de l'absence de commentaires du Transporteur à ce sujet que ce dernier n'a pas d'objection à ce que ce sujet soit abordé dans le présent dossier.

LES FACTEURS X ET S

En plus de demander à ce que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande, le Transporteur semble s'objecter à ce que les intervenants puissent analyser les rapports des firmes d'experts Brattle et PEG et faire leurs recommandations, avec l'aide de leurs analystes, quant aux valeurs les plus appropriées pour les facteurs X et S⁷. Cette affirmation est assez déconcertante, surtout en présence d'études recommandant des valeurs significativement différentes et dans un contexte où le Transporteur a décidé de ne tenir compte que des recommandations qui lui sont les plus favorables et qui proviennent de la firme qu'il a mandatée.

Puisque la Régie est en présence de valeurs divergentes en provenance de deux rapports d'expertise et qu'elle devra trancher, il devient essentiel pour les intervenants de devoir procéder à l'analyse de ces deux

⁶ R-4012-2017, B-0079, page 21

⁷ B-0036, pp. 10 et 11

rapports (ce qui requiert par définition l'assistance d'analystes) et de soumettre leurs recommandations quant à la valeur que devrait retenir la Régie. Il ne s'agit pas de doubler le travail des experts mais bien d'en tirer les conclusions les plus probantes quant à la valeur des Facteurs X et S. Il n'y a absolument rien d'inhabituel à cela, bien au contraire.

Finalement, l'intention manifestée par PEG de commenter certains éléments controversés de la proposition du Transporteur qui se rapportent au MRI (budget de 7920\$) n'excède pas le cadre de son mandat⁸.

LA RÉMUNÉRATION DES EMPLOYÉS D'HYDRO-QUÉBEC

Le Transporteur déclare que 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 puisque le processus de recalibrage du mécanisme de réglementation incitative se fera lors du dossier tarifaire 2023.

L'AQCIÉ-CIFQ demande donc à la Régie d'indiquer si elle entend statuer sur l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec dans le présent dossier ou lors du dossier tarifaire 2023, afin de s'assurer qu'elle pourra analyser, produire une preuve et faire ses recommandations sur cette étude au moment opportun.

LA RÉPARTITION DES COÛTS RELATIFS AUX INTERCONNEXIONS ENTRE LA CHARGE LOCALE ET LES UTILISATEURS DE SERVICE DE POINT À POINT

Dans ses commentaires, le Transporteur mentionne que la situation n'a pas fondamentalement changé depuis 2006. Cette affirmation est inexacte en ce qui concerne l'utilisation des interconnexions comme le montre le tableau suivant qui présente la prévision des besoins pour l'année 2007 et pour l'année 2021.

⁸ Voir propos du Transporteur dans sa lettre B-0036, p.13

Prévision des besoins de transport		
	2007 ¹	2021 ²
Charge locale (MW-an)	35 862	38 494
Point à point		
Annuel (MW-an)	479	4 669
Mensuel (MW-mois)		101
Hebdomadaire (MW-semaine)		101
Quotidien ferme (MW-jour)	10 981	
Quotidien non ferme (MW-jour)	7 708	52
Horaire TWh)	11,1	6,1

1: R3605-2006, HQT-12, document 1, page 5

2: R4167-2021, B-0025, page 11

On peut ainsi constater que les besoins de point à point, qui correspondent essentiellement aux besoins relatifs aux interconnexions, sont très différents.

En plus de ces différences, l'AQCIE-CIFQ rappelle les modifications survenues depuis 2006

- Le Distributeur ne peut plus exporter de l'énergie;
- Les restrictions du Distributeur quant à l'utilisation des interconnexions en mode import pour la prévision de ses approvisionnements en puissance et en énergie.

Dans sa décision D-2018-125, la Régie a reconnu 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*»⁹.

Le tableau suivant présente la répartition des coûts de service pour les différentes composantes du réseau de transport.¹⁰

⁹ R-4058-2018, D-2018-125, par. 47

¹⁰ B-0026, page 10

Tableau 5
Répartition par service du coût du service 2022 (M\$)

Fonctions	Répartition par service					Total (6)
	% Charge locale (1)	% Point à point (2)	Facteur de répartition* (3)	Charge locale (4) = (1) x (6)	Point à point (5) = (2) x (6)	
1 Raccordements des centrales				349,8	68,9	418,7
2 Postes élévateurs				225,1	40,2	265,3
3 Raccordement de type Toulousteuc		100,0%	E		4,9	4,9
4 Autres	86,4%	13,6%	B	225,1	35,3	260,4
5 Lignes de raccordements				124,7	28,7	153,4
6 Raccordement de type Toulousteuc		100,0%	E		9,2	9,2
7 Autres	86,4%	13,6%	B	124,7	19,6	144,3
8 Réseau				1 775,3	241,4	2 016,8
9 Très haute tension - MII-Qc et boucle autour MII	89,3%	10,7%	C	281,0	33,5	314,5
10 Très haute tension - Autres	86,4%	13,6%	A	730,9	114,7	845,7
11 450 kV	86,4%	13,6%	A	59,0	9,3	68,3
12 Haute tension	89,3%	10,7%	C	704,4	84,0	788,4
13 Raccordements des clients				696,7		696,7
14 Postes abaisseurs	100,0%		D	611,9		611,9
15 Raccordements des clients haute tension	100,0%		D	84,7		84,7
16 Interconnexions				165,1	25,9	191,1
17 Churchill Falls	86,4%	13,6%	A	20,5	3,2	23,7
18 Ontario	86,4%	13,6%	A	45,5	7,1	52,6
19 Autres	86,4%	13,6%	A	99,2	15,6	114,8
20 Total				2 986,9	336,3	3 323,2

- * (A) Puissance : Charge locale = 39 401 MW ; Point à point = 3 061 MW à MASS et NE + 1 636 MW autres = 4 697 MW
Énergie : Charge locale = 192 946 GWh ; Point à point = 23 278 GWh à MASS et NE + 12 322 GWh autres = 35 600 GWh
(B) Puissance : Charge locale = 39 401 MW ; Point à point = 3 061 MW à MASS et NE + 1 636 MW autres = 4 697 MW
Énergie : Charge locale = 192 946 GWh ; Point à point = 23 278 GWh à MASS et NE + 12 322 GWh autres = 35 600 GWh
(C) Puissance : Charge locale = 39 401 MW ; Point à point = 4 697 MW
(D) Affectation directe à la charge locale
(E) Affectation directe au service de point à point

L'AQCIE et le CIFQ ne remettent pas en cause la répartition du coût de service de toutes les composantes du réseau de transport, mais uniquement celle relative aux interconnexions, sauf celle de Churchill Falls. Il est donc possible de circonscrire cet enjeu en conséquence.

Le Transporteur indique que le présent dossier est déjà très chargé, mais l'étude de cet enjeu avait été remis pour ce même motif dans le cadre du dossier tarifaire 2019¹¹. L'AQCIE-CIFQ considère qu'au contraire, le présent dossier est le moment idéal pour se pencher sur cette question, puisque le Transporteur annonce que le dossier tarifaire 2023 sera certainement aussi chargé avec le recalibrage du MRI¹².

LES BUDGETS DE PARTICIPATION

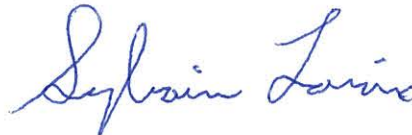
Nous prenons acte du fait que le Transporteur ne remet pas en cause la raisonnablement du budget soumis par PEG, ni du budget global de l'AQCIE-CIFQ.

¹¹ R-4058-2018, D-2018-125, par. 48

¹² B-0036, p. 5

Quant à la comparaison que fait le Transporteur entre la valeur globale des budgets de participation soumis par l'ensemble des demandeurs en intervention dans le présent dossier avec les budgets soumis dans des dossiers tarifaires antérieurs, il omet de mentionner que les études de productivité multifactorielles déposées par les firmes d'expert Brattle et PEG dans le dossier R-4058-2018 devront être analysées dans le présent dossier en vertu de la Décision D-2021-102 (par. 26). Il omet également dans ce contexte de référer, à titre de comparables, aux frais réclamés dans ce dossier R-4058-2018, pour mieux apprécier les budgets de participation soumis, qui incluront notamment des honoraires de la firme d'experts PEG. Il omet finalement de souligner que suite à l'entrée en vigueur du *Guide de paiement des frais 2020*, les taux horaires autorisés pour les analystes et avocats ont été majorés entre 17,6% et 20%.

En espérant le tout utile, veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos salutations distinguées.



Me Sylvain Lanoix

✉ slanoix@duntonrainville.com

c.c. Me Jocelyn Allard, président, AQCIE
M. Louis Germain, Directeur Énergie et Environnement, CIFQ
Me Yves Fréchette, procureur d'Hydro-Québec
M. Paul Paquin, analyste