

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

NO : R-4167-2021

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE
MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT POUR LES ANNÉES
2021 et 2022
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)
Demanderesse**

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOMMATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ
(ci-après « AQCIE »)
et
LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE
FORESTIÈRE DU QUÉBEC
(ci-après « CIFQ »)
Intervenants**

Mémoire de l'AQCIE et du CIFQ

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

1, La base de tarification	3
1.1 Base de tarification des immobilisations corporelles nettes	4
1.2 Analyse de la base de tarification des immobilisations corporelles nettes	5
1.2.1 Valeur nette au 1 janvier	5
1.2.2 Variations nettes des immobilisations corporelles (essentiellement dues aux MES)	6
1.2.3 L'amortissement cumulé	9
1.2.4 Impact total	13
2. Contributions internes et autres	14
2.1 Contributions du Distributeur	14
2.2 Contributions du Producteur	15
3, Facteur X	16
3.1 Proposition du Transporteur	16
3.2 Évaluation du Facteur X pour HQT	17
3.3 Comparaison des résultats	17
3.4 Recommandation de l'AQCIE et du CIFQ	21
4. Facteur S	22
5. Compte d'écart et de report la Romaine (CÉR la Romaine)	24
Annexe 1	28
Annexe 2	28

Introduction

Conformément à ce qui a été annoncé dans sa demande d'intervention et à la décision D-2021-123 concernant les sujets retenus pour la phase 1 du présent dossier, le mémoire de l'AQCIE et du CIFQ traite des sujets suivants :

- La base de tarification des immobilisations corporelles en exploitation;
- Contributions internes et autres;
- Les facteurs X et S de la formule d'indexation;
- Le compte d'écart et de report (CÉR) – Mise en service de la Romaine;

Le sujet Contributions internes et autres n'apparaît pas dans les sujets annoncés dans la demande d'intervention des intervenants, mais étant donné l'importance de ces contributions sur la base de tarification du transporteur dans le dossier actuel, il a été jugé pertinent d'ajouter ce sujet.

1. La base de tarification

Selon les informations fournies par le Transporteur, le rendement sur la base de tarification (1331,2 M\$) constitue 40% des revenus requis du Transporteur pour l'année témoin 2022 (3 323,2 M\$)¹. Pour l'année de base 2021, cette proportion est de 42,4%².

Étant donné l'importance de cette composante des revenus requis, il y a lieu de s'assurer de la validité de la prévision du Transporteur concernant cette composante.

La base de tarification du Transporteur comprend les éléments suivants :

- La valeur nette des immobilisations en exploitation
- La valeur nette des actifs incorporels
- Les autres actifs
- Le fonds de roulement

Pour l'année témoin projetée 2022, la moyenne des 13 soldes de la base de tarification s'élève à 22 531,4 M\$ dont la composante la plus importante est la valeur nette des immobilisations en exploitation (22 434,1 M\$ ou 99,6%)³. Pour l'année réelle 2020, la proportion est très semblable soit de 99,0%.⁴

¹ B-0011, page 8

² B-0011, page 8

³ B-0011, page 56

⁴ B-0011, page 52

1.1 Base de tarification des immobilisations corporelles nettes

Le tableau suivant présente un historique de la base de tarification des immobilisations corporelles en exploitation sur la période 2014-2020. Il présente les valeurs qui avaient été projetées pour une année donnée et les valeurs réelles pour la même année.

Tableau AQCIE-CIFQ -1

Immobilisations corporelles en exploitation : valeur nette – moyenne des 13 soldes⁵

Valeur nette: moyenne 13 soldes (M\$)

	Année	Année	Écart
	témoin	réelle	M\$
2014	17 532,4	17 116,5	415,9
2015	18 308,7	18 065,7	243,0
2016	19 072,3	18 768,9	303,4
2017	19 722,9	19 313,2	409,7
2018	20 667,3	20 213,9	453,4
2019	21 353,8	21 328,5	25,4
2020	22 174,3	21 849,0	325,3
Moyenne	19 833,1	19 522,3	310,9

On peut constater qu'à chaque année la valeur de l'année réelle est inférieure à la valeur de l'année témoin. Sur la période 2014-2018, les écarts sont importants.

Le Transporteur mentionne que des mesures ont été déployées en 2018 pour améliorer l'acuité de ses prévisions de mises en service.⁶ Ces mesures semblent avoir eu un impact puisque l'écart a été réduit passablement pour l'année 2019.

Quant à l'écart important constaté pour l'année 2020, il pourrait s'expliquer par l'impact de la COVID-19. En effet, concernant la valeur des mises en service, le Transporteur mentionne : « *Pour l'année 2020, la variation de -14,6 % entre le réel et l'autorisé découle principalement du report de mises en service aux années 2021 et 2022, résultant du ralentissement de la cadence des travaux sur les chantiers causé par la crise sanitaire.* »⁷

Ainsi, l'historique n'est pas suffisant et il est prématuré de conclure de l'efficacité des mesures déployées en 2018 pour les années futures.

⁵ Annexe 1

⁶ B-0011, page 23

⁷ B-0011, page 22

1.2 Analyse de la base de tarification des immobilisations corporelles nettes

Pour une année donnée, la base de tarification des immobilisations corporelles nettes dépend des éléments suivants :

- la valeur nette au 1 janvier de l'année;
- les variations nettes de l'année, qui sont dues essentiellement aux mises en service durant l'année;
- l'amortissement cumulé durant l'année;

De plus, étant donné que la base de tarification utilisée pour le calcul du rendement est la moyenne de 13 soldes mensuelles, il faut aussi considérer la répartition mensuelle des variations nettes et de l'amortissement.

Dans les sections suivantes l'AQCIE et le CIFQ analysent chacun de ces éléments.

1.2.1 Valeur nette au 1 janvier

Le tableau suivant qui montre la valeur nette des immobilisations corporelles au 1er janvier pour l'année témoin et pour l'année réelle sur la période 2014-2020.

Tableau AQCIE-CIFQ -2

Immobilisation: valeur nette 1 janvier (M\$)			
	Témoin	Réel	Tém - Réel
2014	17 437,6	17 245,6	191,9
2015	18 530,6	18 036,5	494,2
2016	19 115,7	18 911,9	203,9
2017	19 344,3	19 262,0	82,3
2018	20 355,2	20 271,9	83,3
2019	20 929,0	20 915,5	13,5
2020	22 199,1	22 125,6	73,5

Références : annexe 1

On peut constater qu'il y a un écart systématique entre la valeur de l'année témoin et la valeur de l'année réelle. Donc, avant même de prendre en considération la prévision des mises en service (MES) et la prévision de l'amortissement, la base de tarification est surévaluée.

Pour l'année 2021, la valeur des immobilisations nettes au 1 janvier est connue puisqu'elle correspond à la valeur réelle au 31 décembre 2020.

Pour l'année 2022, la valeur des immobilisations nettes au 1 janvier est une prévision qui dépend notamment de la réalisation des mises en service prévues durant l'année 2021, ainsi que l'amortissement prévu.

Selon l'historique présenté au tableau ci-haut, à chaque année le Transporteur a surévalué la valeur nette au 1 janvier, même si l'ampleur de la surévaluation a diminué.

1.2.2 Variations nettes des immobilisations corporelles (essentiellement dues aux MES)

Selon les intervenants, l'écart entre la valeur de l'année témoin et celle de l'année réelle dû aux MES est de deux ordres, soit un écart dû à la différence entre la valeur totale prévue et la valeur totale réelle des MES pour une année donnée, et un écart dû à la répartition mensuelle prévue des MES et la répartition mensuelle réelle de ces MES pour la même année donnée.

Dans un premier temps, l'analyse des intervenants porte sur la valeur totale annuelle des variations nettes mensuelles, qui représentent essentiellement les mises en service, et, dans un deuxième temps, la répartition mensuelle de ces variations.

Variations nettes annuelles

Le tableau suivant présente un historique des variations nettes totales annuelles à la base de tarification pour l'année témoin et pour l'année réelle sur la période 2014-2020.

Tableau AQCIE-CIFQ -3

Variations nettes annuelles				
	Témoin	Réel	Écart M\$)	Écart %
2014	2 346,0	1 474,0	872,1	37,2%
2015	1 317,4	1 588,2	(270,8)	-20,6%
2016	1 343,8	949,4	394,4	29,4%
2017	1 984,7	1 526,0	458,7	23,1%
2018	2 268,2	1 252,9	1 015,3	44,8%
2019	2 119,0	1 933,3	185,7	8,8%
2020	1 410,4	922,8	487,6	34,6%
		Moyenne:	449,0	22,5%

Références : annexe 1

On peut constater des écarts très importants entre les valeurs de l'année témoin et les valeurs de l'année réelle, et ces écarts sont à l'avantage du Transporteur, sauf pour l'année 2015.

Cet historique montre que la prévision du Transporteur quant à la valeur des MES n'est pas très fiable. Il y a eu une amélioration pour l'année 2019, et la pandémie a pu affecter les résultats de l'année 2020.

Pour l'année 2021, la variation totale annuelle prévue est de 1323 M\$⁸. Cette valeur est basée sur des données réelles de 4 mois et sur une prévision de 8 mois. En réponse à une demande de l'AQCIE et du CIFQ, le Transporteur maintient sa prévision malgré la recrudescence de la COVID-19 depuis septembre 2021. Il maintient également sa prévision concernant la répartition mensuelle de cette variation annuelle.⁹

Considérant que la prévision pour l'année 2021 a été réalisée en début d'année, soit avant la recrudescence de la COVID-19 à partir du mois de septembre, l'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la variation totale annuelle est surévaluée et qu'il faut appliquer la correction moyenne de 22,5% indiquée au tableau ci-haut.

En conséquence, pour l'année 2021 l'AQCIE et le CIFQ recommandent de réduire la valeur des variations nettes annuelles à 1025,3M\$.

Pour l'année 2022, la variation totale annuelle prévue est de 1482,9 M\$¹⁰. Cette valeur est basée sur une prévision réalisée au début de l'année 2021 pour des MES qu'il est prévu de réaliser durant l'année 2022. Il s'agit d'une situation semblable à celle montrée au tableau ci-haut qui présente une comparaison entre les valeurs d'une année témoin et les valeurs d'une année réelle et qui montre que le Transporteur surestime systématiquement les variations nettes annuelles en moyenne de 22,5%.

Pour l'année 2022, l'AQCIE et le CIFQ recommandent de prendre en considération une surestimation de 22,5% et en conséquence de réduire la valeur des variations nettes annuelles à 1149,3 M\$.

Moyenne 13 soldes des variations nettes

Le tableau suivant présente un historique de la moyenne 13 soldes des variations nettes mensuelles pour l'année témoin et pour l'année réelle sur la période 2014-2020.

⁸ B-0011, page 54

⁹ B—58, page 22

¹⁰ B-0011, page 56

Tableau AQCIE-CIFQ -4

Variations nettes annuelles moyenne 13 soldes				
	Témoin	Réel	Écart M\$)	Écart %
2014	611,9	250,2	361,7	59,1%
2015	297,2	431,7	(134,5)	-45,3%
2016	454,7	230,6	224,1	49,3%
2017	908,8	397,4	511,4	56,3%
2018	824,6	338,1	486,5	59,0%
2019	936,7	804,8	131,9	14,1%
2020	506,8	146,8	359,9	71,0%
		Moyenne:	277,3	37,6%

Références : annexe 1

L'AQCIE et le CIFQ constatent que les écarts en pourcentage se sont accentués par rapport au tableau précédent. Cela est dû au fait que la répartition mensuelle des variations nettes sont différentes entre les années témoin et les années réelles.

Le tableau suivant présente la proportion de la moyenne des 13 soldes des variations nettes des immobilisations par rapport à la variation totale sur la période 2014-2020 pour l'année témoin et l'année réelle.

Tableau AQCIE-CIFQ -5

Facteur moyenne 13 soldes (Variations nettes moyenne 13 soldes/Variations nettes totales)		
	Témoin	Réel
2014	26,1%	17,0%
2015	22,6%	27,2%
2016	33,8%	24,3%
2017	45,8%	26,0%
2018	36,4%	27,0%
2019	44,2%	41,6%
2020	35,9%	15,9%
Moyenne	35,0%	24,3%

Les intervenants constatent que la valeur de la moyenne des 13 soldes des variations nettes des immobilisations est systématiquement plus élevée dans le cas de l'année témoin que dans le cas de l'année réelle (une exception pour l'année témoin 2015). Il y a

donc un biais et celui-ci a pour effet d'intégrer à la base de tarification une valeur des immobilisations corporelles plus élevée que la valeur réelle.

Pour l'année témoin 2021, la proportion est de 27,5%¹¹, ce qui est légèrement plus élevée que la moyenne sur la période 2014-2020 pour l'année réelle.

En appliquant la proportion moyenne de l'année réelle (24,3%) aux variations nettes totales de l'année témoin 2021 recommandées ci-haut par les intervenants (1125,3 M\$), l'augmentation de la moyenne 13 solde de la base de tarification est de 249.2 M\$, alors que l'augmentation montrée à la preuve du Transporteur est de 363,5 M\$ (38602,7 – 38239.2)¹²

Ainsi, la valeur des variations nettes annuelles et la valeur de la répartition mensuelle moyenne basée sur des données réelles sont surévaluées, ce qui a pour effet de surévaluer la base de tarification de **114,3 M\$** pour l'année 2021.

Pour l'année témoin 2022, la proportion est de 30,8%¹³, ce qui est nettement plus élevé que la moyenne sur la période 2014-2020 pour l'année réelle.

En appliquant la proportion moyenne de l'année réelle (24,3%) aux variations nettes totales de l'année témoin 2022 recommandées ci-haut par les intervenants (1149,3 M\$), l'augmentation de la moyenne 13 solde de la base de tarification est de 279.3 M\$, alors que l'augmentation montrée à la preuve du Transporteur est de 456,2 M\$ (40018,4 – 39562.2)¹⁴.

Ainsi, la valeur des variations nettes annuelles et la valeur de la répartition mensuelle moyenne basée sur des données réelles sont surévaluées, ce qui a pour effet de surévaluer la base de tarification de **176,9 M\$** pour l'année 2022.

1.2.3 L'amortissement cumulé

Les intervenants présentent le même type d'analyse, appliquée à l'amortissement cumulé, soient la prévision de l'amortissement cumulé annuelle et la prévision de la proportion mensuelle de l'amortissement cumulé annuel dans le calcul de la moyenne des 13 soldes.

¹¹ Calcul effectué à partir des données de B-0011, page 54

¹² B-0011, page 54

¹³ Calcul effectué à partir des données de B-0011, page 56

¹⁴ B-0011, page 56

Variation de l'amortissement cumulé annuel

Le tableau suivant présente un historique de la variation annuelle de l'amortissement cumulé pour l'année témoin et pour l'année réelle sur la période 2014-2020.

Tableau AQCIE-CIFQ -6

Variation annuelle de l'amortissement cumulé				
	Témoin	Réel	Écart M\$)	Écart %
2014	1 034,2	683,1	351,1	33,9%
2015	1 038,2	712,8	325,4	31,3%
2016	996,2	599,8	396,3	39,8%
2017	1 060,4	516,0	544,4	51,3%
2018	1 033,0	609,3	423,7	41,0%
2019	1 056,0	723,2	332,8	31,5%
2020	1 103,4	808,0	295,4	26,8%
		Moyenne:	381,3	36,5%

Références : annexe 1

On peut constater des écarts très importants entre les valeurs de l'année témoin et les valeurs de l'année réelle. Les valeurs de l'année témoin sont plus élevées que celles de l'année réelle. Ainsi, une variation plus grande de l'amortissement cumulé contribue à réduire davantage la base de tarification.

Cet historique montre que la prévision du Transporteur quant à la variation de l'amortissement cumulé n'est pas très fiable.

Pour l'année 2021, la variation totale annuelle prévue est de 1036,8 M\$ (17035,6-15998,8)¹⁵. Cette valeur est basée sur des données réelles de 4 mois et sur une prévision de 8 mois.

Considérant que la prévision pour l'année 2021 a été réalisée en début d'année, soit avant la recrudescence de la COVID-19 à partir du mois de septembre, l'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la variation totale annuelle est surévaluée et qu'il faut appliquer la correction moyenne de 36,5% indiquée au tableau ci-haut.

En conséquence, pour l'année 2021 l'AQCIE et le CIFQ recommandent de réduire la valeur l'amortissement cumulé à 658,4 M\$.

Pour l'année 2022, la variation totale annuelle prévue est de 1131,1 M\$ (18166,7-17035,6)¹⁶. Cette valeur est basée sur une prévision réalisée au début de l'année 2021. Il

¹⁵ B-0011, page 54

¹⁶ B-0011, page 56

s'agit d'une situation semblable à celle montrée au tableau ci-haut qui présente une comparaison entre les valeurs d'une année témoin et les valeurs d'une année réelle et qui montre que le Transporteur surestime systématiquement la variation de l'amortissement cumulé en moyenne de 36,5%.

Pour l'année 2022, l'AQCIE et le CIFQ recommandent de prendre en considération une surestimation de 36,5% et en conséquence de réduire la valeur de la variation de l'amortissement cumulé à 718.25 M\$.

Moyenne 13 soldes de la variation de l'amortissement cumulé

Le tableau suivant présente un historique de la moyenne 13 soldes des variations de l'amortissement cumulé pour l'année témoin et pour réelle sur la période 2014-2020.

Tableau AQCIE-CIFQ -7

Variation annuelle de l'amortissement cumulé moyenne 13 soldes				
	Témoin	Réel	Écart M\$)	Écart %
2014	517,1	379,4	137,7	26,6%
2015	519,1	402,4	116,7	22,5%
2016	498,1	373,5	124,6	25,0%
2017	530,2	346,2	184,0	34,7%
2018	512,4	396,0	116,4	22,7%
2019	511,8	391,8	120,0	23,5%
2020	531,5	423,4	108,1	20,3%
		Moyenne:	129,7	25,0%

Références : annexe 1

L'AQCIE et le CIFQ constatent que les écarts en pourcentage sont moins élevés que celles présentées au tableau précédent (Tableau AQCIE-CIFQ -6). Cela est dû au fait que la répartition mensuelle des variations nettes sont différentes entre les années témoin et les années réelles.

Le tableau suivant présente la proportion de la variation de la moyenne des 13 de l'amortissement cumulé par rapport à la variation totale sur la période 2014-2020 pour l'année témoin et l'année réelle.

Tableau AQCIE-CIFQ -8

Facteur moyenne 13 soldes (Amortissement cumulé moyenne 13 soldes/Amortissement cumulé total)		
	Témoïn	Réel
2014	50,0%	55,5%
2015	50,0%	56,5%
2016	50,0%	62,3%
2017	50,0%	67,1%
2018	49,6%	65,0%
2019	48,5%	54,2%
2020	48,2%	52,4%
Moyenne	49,5%	61,3%

Les intervenants constatent que la valeur de la moyenne des 13 soldes de la variation de l'amortissement cumulé est systématiquement moins élevée dans le cas de l'année témoin que dans le cas de l'année réelle. Il y a donc un biais et celui-ci a pour effet d'intégrer à la base de tarification une valeur de l'amortissement cumulé moins élevée que la valeur réelle.

Pour l'année de base 2021, la proportion est de 47%¹⁷, ce qui est moins élevée que la moyenne sur la période 2014-2020 pour l'année réelle.

En appliquant la proportion moyenne de l'année réelle (61,3%) à la variation de l'amortissement cumulé de l'année témoin 2021 recommandée ci-haut par les intervenants (658,4 M\$), l'augmentation de la moyenne 13 solde de l'amortissement cumulé est de 403,6 M\$, alors que l'augmentation montrée à la preuve du Transporteur est de 487,3 M\$ (16486,1 – 15998,8)¹⁸.

Ainsi, l'effet combiné de la surestimation de la valeur de la variation de l'amortissement cumulé et de la sous-estimation de la répartition mensuelle moyenne basée sur des données réelles a pour résultat de surestimer la variation de l'amortissement cumulé de **83,7 M\$** (487,3-403,6) pour l'année 2021.

Pour l'année témoin 2022, la proportion est de 48,5%¹⁹, ce qui est moins élevé que la moyenne sur la période 2014-2020 pour l'année réelle.

¹⁷ Calcul effectué à partir des données de B-0011, page 54

¹⁸ B-0011, page 54

¹⁹ Calcul effectué à partir des données de B-0011, page 56

En appliquant la proportion moyenne de l'année réelle (61,3%) à la variation de l'amortissement cumulé de l'année témoin 2022 recommandée ci-haut par les intervenants (718,25 M\$), l'augmentation de la moyenne 13 solde de l'amortissement cumulé est de 440,29 M\$, alors que l'augmentation montrée à la preuve du Transporteur est de 548,7 M\$ (17584,3 – 17035.6)²⁰.

Ainsi, l'effet combiné de la surestimation de la valeur de la variation de l'amortissement cumulé et de la sous-estimation de la répartition mensuelle moyenne basée sur des données réelles a pour résultat de surestimer la variation de l'amortissement cumulé de **108,4 M\$** (548,7-440,29) pour l'année 2022.

1.2.4 Impact total

La surestimation relative à la valeur des variations nettes annuelles a pour effet de surestimer la moyenne 13 soldes de la base de tarification de **114,3 M\$** pour l'année 2021.

Cependant la surestimation de la valeur de la variation de l'amortissement cumulé a pour effet de sous-estimer la moyenne 13 soldes de la base de tarification de **83,7 M\$** pour l'année 2021.

Ainsi, selon nos recommandations, l'impact net de ces deux facteurs sur la moyenne 13 soldes de la base de tarification est de 30,6 M\$ pour l'année 2021.

En conséquence, pour l'année 2021, l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de réduire la base de tarification de 30,6 M\$ et les revenus requis de 1,9 M\$ (30,6 * 6,269%)²¹

La surestimation relative à la valeur des variations nettes annuelles a pour effet de surestimer la moyenne 13 soldes de la base de tarification de **176,9 M\$** pour l'année 2022.

Par contre la surestimation de la valeur de la variation de l'amortissement cumulé a pour effet de sous-estimer la moyenne 13 soldes de la base de tarification de **108,4 M\$** pour l'année 2022.

Ainsi, selon nos recommandations, l'impact net de ces deux facteurs sur la moyenne 13 soldes de la base de tarification est de 68,5 M\$ pour l'année 2022.

²⁰ B-0011, page 56

²¹ B-0008, page 7

En conséquence, pour l'année 2022 l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de réduire la base de tarification de 68,5 M\$ et les revenus requis de 4,1 M\$ (68,5 * 5,908%). ²²

2. Contributions internes et autres.

Le tableau présentant la base de tarification de l'année témoin 2022, montre une augmentation exceptionnelle des « Contributions internes et autres » au 30 novembre 2022 et au 31 décembre 2022 ²³. L'augmentation est respectivement de 964,2 M\$ et de 963,9 M\$.

Ces contributions ont un impact à la baisse sur la base de tarification du Transporteur, mais étant donné que la base de tarification est la moyenne 13 soldes des mois de l'année, l'ampleur de la réduction dépend du mois où elle est versée. Ainsi, même si les contributions totalisent 2451,8 M\$ au 31 décembre 2022, la moyenne 13 soldes des contributions n'est que de 752,6 M\$.

Selon le détail de la provenance des contributions présenté au tableau A6.4-1²⁴, ces contributions proviennent du Producteur pour le Raccordement des centrales du complexe la Romaine et du Distributeur pour l'Agrégation charges-ressources annuelle.

Il y a donc lieu de s'assurer de la justesse de la valeur des contributions et que la prévision de la date du versement de celles-ci reflète les obligations de chacun.

2.1 Contributions du Distributeur

La méthodologie de l'évaluation de la contribution du Distributeur pour l'agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale est définie aux Tarifs et condition des service de transport d'Hydro-Québec.²⁵ Essentiellement, la contribution du Distributeur correspond à la différence entre du coût réel des ajouts au réseau réalisés à la demande du Distributeur et l'allocation maximale du Transporteur.

Pour chacune des années, l'allocation maximale du Transporteur est le produit de la croissance des besoins identifiés sur 20 ans par le montant maximal que le Transporteur

²² B-0008, page 7

²³ B-0011, page 56

²⁴ B-0011, page 46

²⁵ Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec révisé 24 mars 2021, Appendice J, section C, page 189

peut intégrer à sa base de tarification, tel que défini aux Tarifs et conditions du Transporteur.²⁶

La contribution du Distributeur présentée au tableau A6.4-1 réfère à des ajouts au réseau réalisés sur la période 2006 à 2020 et à une prévision d'ajouts pour les années 2021 et 2022. Le Transporteur présente un tableau montrant le résultat global ainsi que l'information détaillée couvrant chacune des années.²⁷

En réponse à une demande de l'AQCIE et du CIFQ, le Transporteur a fourni des explications concernant les certaines contributions annuelles, notamment pour les années 2008 et 2013²⁸. Les intervenants sont satisfaits des explications fournies, mais entendent demander quelques autres précisions découlant de celles-ci, lors des audiences.

Par ailleurs, les tarifs et conditions spécifient :

*Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année.*²⁹

Ainsi, selon l'AQCIE et le CIFQ, au plus tard le 31 décembre 2021 le Distributeur doit verser une contribution correspondant au solde négatif sur la période 2006-2021 soit 1140 M\$³⁰.

En conséquence, les intervenants recommandent à la Régie d'exiger que le Transporteur corrige le tableau A6.6-3 Base de tarification – Année de base 2021, et le tableau A6,6-4 Base de Tarification – Année témoin 2022, afin de refléter ces modifications.

2.2 Contributions du Producteur

Selon le tableau A6.4-1³¹ la contribution du Producteur pour le « Raccordement des centrales du complexe la Romaine » est de 1 049,8 M\$.

En réponse à une demande de l'AQCIE et du CIFQ, le Transporteur fournit les explications qui justifient le montant de 965,9 M\$ concernant la contribution du

²⁶ Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, Appendice J, section E

²⁷ B-0025, pages 25 à 43

²⁸ B-0058, pages 23 et 24

²⁹ Tarifs et conditions des service de transport d'Hydro-Québec révisé 24 mars 2021, page 191

³⁰ B-0025, page 25

³¹ B-0011, page 46

Producteur pour le raccordement des centrales du complexe la Romaine³². Il fournit également une correspondance mentionnant que « Par un courriel daté du 23 mars 2021, le Producteur a informé le Transporteur, que la date de la mise sous tension initiale de la centrale est prévue le 16 mars 2022. La mise en exploitation des deux groupes turbines-alternateurs est prévue en septembre et novembre 2022. »³³

Ces informations expliquent l'augmentation importante de la valeur inscrite à la colonne « 30 novembre 2022 » de la rubrique Contributions internes et autres du tableau présentant la base de tarification pour l'année témoin 2022.³⁴

3. Facteur X

3.1 Proposition du Transporteur

Pour le Facteur X, représentant la prévision de la productivité à utiliser pour l'évaluation des coûts couverts par la Formule d'indexation, le Transporteur propose de retenir la valeur de -3,38%. Pour justifier cette proposition il mentionne :

*Le Transporteur s'en remet à la recommandation de l'expert, The Brattle Group (« Brattle ») retenu pour la réalisation de l'Étude de productivité multifactorielle et applique un Facteur X de -3,38 %.*³⁵

Par ailleurs, avec le soutien de la Régie, Pacific Economics Group Research (PEG) a également réalisé une étude de productivité multifactorielle et a présenté un rapport d'expert avec des conclusions très différentes de celles de Brattle. Il mentionne :

The revenue cap index for HQT's current MRI applies to CNE revenue. The X factor should then be based on productivity trends in the use of CNE inputs (e.g., labor and materials). The Régie could base X on the 1.74% annual decline in CNE productivity over the fifteen most recent years of the sample period or the 0.68% decline over the full sample period. The decline in CNE productivity may be due in part to short-term circumstances such as the enforcement of new reliability standards. In this regard, it is notable that the decline in CNE productivity decline was especially pronounced from 2007 to 2010, shortly after passage of the EPAct. In the nine years from 2011 to 2019 CNE productivity growth has averaged a 0.57% decline, which is similar to that for the full-sample trend. PEG reported 0.83% average annual growth in the CNE productivity of

³² B-0058, page 16

³³ B-0058, page 33

³⁴ B-0039, page 56

³⁵ B-0011, page 10, note 5

Hydro One transmission in its recent MRI proceeding. The Régie should also consider the 0% productivity growth target which Ontario regulators have chosen.

.....

Recollecting our discussion in Section 2 of the special circumstances of U.S. transmitters in recent years, we lack the evidence at this time to conclude that the unusually negative PMF growth of U.S. transmitters will be applicable to HQT in the five years of any succeeding MRI.³⁶

L'AQCIE et le CIFQ constatent que les conclusions de PEG sont nuancées. Il émet des réserves en mentionnant notamment que la décroissance de la productivité des transporteur américains peut avoir été causée par des circonstance de court terme. Il émet également des réserves quant à l'application d'un taux de productivité négatif des transporteur américains à la situation du Transporteur.

Il conclut que la Régie pourrait retenir un Facteur X de 0%, comme l'ont fait les régisseurs de l'Ontario.

3.2 Évaluation du Facteur X pour HQT

Étant donné les conclusions aussi différentes des deux rapports d'experts, et considérant la réserve de PEG concernant l'application de résultats provenant d'entreprises américaines au contexte du Transporteur, l'AQCIE et le CIFQ ont réalisé une étude sommaire de productivité voulant représenter la situation du Transporteur.

L'étude s'apparente à celle réalisé par Concentric : Kahn Factor Calculation for HQT³⁷ et couvre la période 2008-2019.

Les intrants sont les mêmes que dans l'étude de Concentric (rémunération et autres coûts)³⁸, mais pour les extrants l'évaluation des intervenants utilise la croissance des besoins (MW) et la croissance de la longueur des lignes de transport (km) tout comme l'étude de Brattle³⁹ et de PEG⁴⁰. L'étude de Brattle utilise une pondération besoins/longueur de lignes de 60/40, alors que l'étude de PEG utilise une pondération 53/47.

³⁶ C-AQCIE-CIFQ-0009, page 100 (rapport PEG, page 95)

³⁷ R-4058-2018, B-0013, page 20 (rapport Concentric, page 18)

³⁸ R-4058-2018, B-0012, page 43

³⁹ B-0012, page 56, (rapport Brattle, page VI-47)

⁴⁰ C-AQCIE-CIFQ-0009, page 87 (rapport PEG, page 82)

L'évaluation des intervenants utilise une pondération 60/40 et présente une analyse de sensibilité pour une pondération 70/30 et 50/50. Elle présente également les résultats pour une pondération 100/0.

Pour chacune des années la valeur des besoins correspond à la capacité utilisée pour le calcul du tarif. Il comprend les besoins prévus de la charge locale et les besoins des clients de point à point.⁴¹

Pour la longueur des lignes, l'étude reprend les données fournies à l'AQCIE-CIFQ et à PEG en DDR dans le cadre du dossier R-4058-2018.⁴²

Le tableau suivant présente les résultats.

Tableau AQCIE-CIFQ -9

Évaluation de la productivité de HQT

	Coûts applicables		Croissance		Tarification : besoins		Longueur lignes		Croissance	Productivité
	M\$	Croissance	Inflation	Intrant	MW	Croissance	km	Croissance	Extrants	
2008	713,3				36 296		33 058			
2009	746,0	4,6%	2,33%	2,3%	38 072	4,89%	33 244	0,56%	3,16%	0,91%
2010	756,6	1,4%	2,39%	-1,0%	39 805	4,55%	33 453	0,63%	2,98%	3,95%
2011	772,1	2,0%	1,63%	0,4%	41 470	4,18%	33 630	0,53%	2,72%	2,30%
2012	740,8	-4,1%	1,74%	-5,8%	41 744	0,66%	33 639	0,03%	0,41%	6,20%
2013	741,8	0,1%	2,71%	-2,6%	41 817	0,17%	33 613	-0,08%	0,07%	2,65%
2014	788,4	6,3%	2,33%	4,0%	41 718	-0,24%	33 915	0,90%	0,22%	-3,73%
2015	791,8	0,4%	1,31%	-0,9%	42 497	1,87%	34 000	0,25%	1,22%	2,10%
2016	826,6	4,4%	1,62%	2,8%	42 658	0,38%	34 020	0,06%	0,25%	-2,52%
2017	893,5	8,1%	1,45%	6,6%	42 255	-0,94%	34 207	0,55%	-0,35%	-6,99%
2018	931,5	4,3%	1,19%	3,1%	42 510	0,60%	33 989	-0,64%	0,11%	-2,96%
2019	960,40	3,1%	1,50%	1,6%	43 010	1,18%	34 530	1,59%	1,34%	-0,26%
									Moyenne 2009-2017	0,54%
									Moyenne 2009-2018	0,19%
									Moyenne 2009-2019	0,15%

Sur la période 2009-2019, le taux de productivité moyen est de 0,15%. Il est positif malgré les taux négatifs de 2016 à 2019.

Sur la période 2009-2017, le taux est de 0,54%, soit un taux semblable à celui actuellement en vigueur (0,57%).⁴³

Pour l'année 2017, le taux négatif élevé peut s'expliquer par un montant additionnel de 45 M\$ qui a été autorisé par la Régie exclusivement pour cette année-là.⁴⁴

⁴¹ Annexe 2

⁴² R-4058-2018 phase 2, B-0265, page 19

⁴³ B-0011 page 10

⁴⁴ D-2017-021, page 68, para 250

Pour l'année 2018, la Régie a également autorisé un montant de 54 M\$ à des fins de maintenance additionnelle⁴⁵, et ce montant a été maintenu pour l'année 2019⁴⁶.

Le tableau ci-dessous présente une analyse de sensibilité visant à montrer l'impact d'une pondération différente des deux extrants, soient les besoins et la longueur des lignes. Il présente également le taux de productivité moyen si le seul extrant considéré concerne les besoins à la pointe (pondération 100/0).

Tableau AQCIE-CIFQ -10

Analyse de sensibilité		
Pondération 60/40: (Cas de base)	Moyenne 2009-2017	0,540%
	Moyenne 2009-2018	0,191%
	Moyenne 2009-2019	0,150%
Pondération 70/30:	Moyenne 2009-2017	0,675%
	Moyenne 2009-2018	0,324%
	Moyenne 2009-2019	0,267%
Pondération 50/50:	Moyenne 2009-2017	0,406%
	Moyenne 2009-2018	0,057%
	Moyenne 2009-2019	0,032%
Pondération 100/0:	Moyenne 2009-2017	1,078%
	Moyenne 2009-2018	0,724%
	Moyenne 2009-2019	0,620%

3.3 Comparaison des résultats

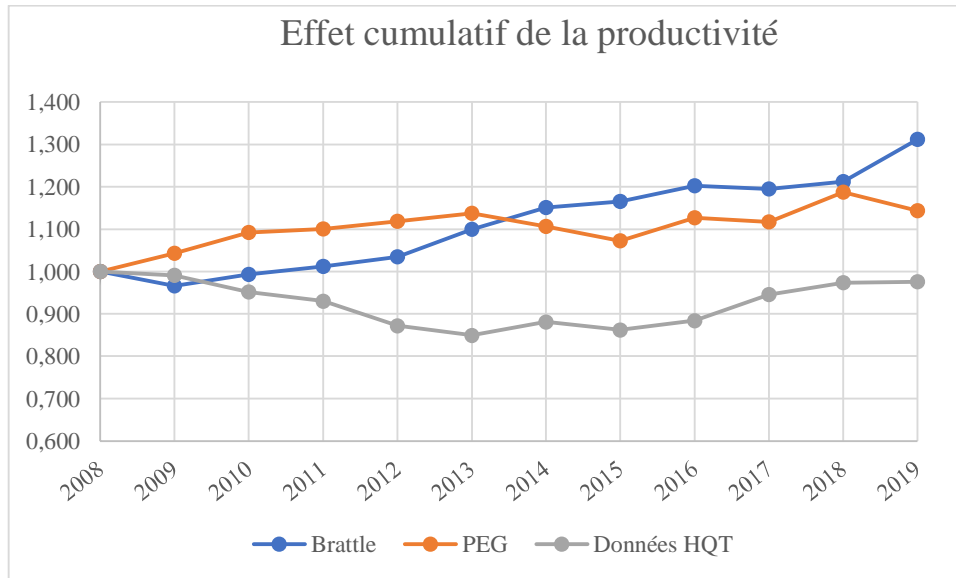
Les résultats obtenus par PEG et Brattle en utilisant les données d'entreprise américaines sont très différents de ceux évalués par l'AQCIE et le CIFQ à partir de données de HQT.

La figure ci-dessous illustre ces différences en présentant l'effet cumulatif du taux de productivité annuel.

⁴⁵D-2018-021, page 48, para. 170

⁴⁶ D-2019-047, page 61, para. 242

Figure AQCIE-CIFQ -1



La principale différence concerne la période 2008-2013. Durant cette période, l'effet cumulatif des entreprises américaines est croissant, alors que l'effet cumulatif de HQT est décroissant.

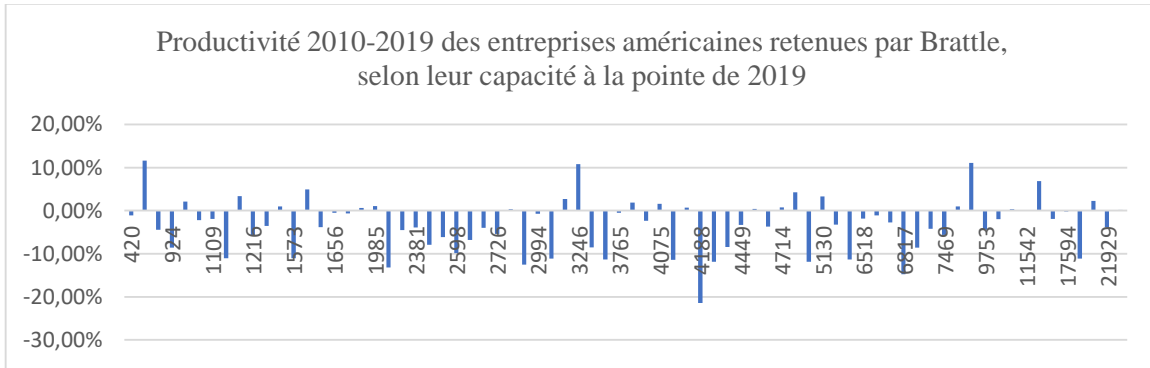
Étant donné ces résultats, il est légitime de se questionner sur la validité d'appliquer à HQT les résultats obtenus à partir de données d'entreprises américaines. Cette réserve a été exprimé par PEG dans son rapport où il mentionne plusieurs facteurs qui pourraient justifier de ne pas appliquer mécaniquement les résultats obtenus.⁴⁷

Pour appuyer cette réserve, l'AQCIE et le CIFQ présente la figure suivante qui montre la productivité sur la période 2012-2019 de chacune des entreprises américaines retenues par Brattle.⁴⁸

⁴⁷ C-AQCIE-CIFQ-0009, page 100 (rapport PEG, page 95)

⁴⁸ Les données sont tirées de B-0058, pages 10 et 11

Figure AQCIE-CIFQ -2



On peut constater que la grande majorité des entreprises ont une productivité négative, ce qui ne reflète pas la situation de HQT.

3.4 Recommandation de l'AQCIE et du CIFQ

Compte tenu de l'ensemble des considérations mentionnés plus haut, l'AQCIE et le CIFQ estiment que les résultats obtenus à partir des données des entreprises américaines doivent être utilisés avec réserve.

Dans cette perspective, et considérant les résultats obtenus à partir des données de HQT, l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de maintenir le taux de productivité actuel de 0,57 % comme Facteur X.

Il est à noter qu'en réponse à une demande de la Régie, le Transporteur justifie de retenir le taux de -3,38% en mentionnant :

Partant des résultats réels 2019, le Transporteur constate, à la lumière des résultats réels 2020 ainsi que de ceux de 2019 après application de la formule, que l'application de celle-ci à un taux de 0,57 % ne lui permet pas de couvrir l'entièreté des coûts nécessaires à la réalisation de ses activités. Ainsi les deux années présentent un écart défavorable. Ce qui amène le Transporteur à constater un décrochage entre ce que lui accorde la formule à un taux de 0,57 % et ce que la tendance de l'industrie relativement à la hausse des intrants plus prononcée que la croissance des extrants impose à ses opérations. Le taux de -3,38 % recommandé par Brattle permet donc de recalibrer le Facteur X au même niveau que celui qui devrait s'appliquer à l'industrie.⁴⁹

Selon l'AQCIE et le CIFQ, cet argument ne peut pas être retenu, car comme le mentionne le Transporteur l'année 2020 est une année atypique marquée par le contexte de la pandémie de COVID-19 et dont les données ne peuvent être utilisées isolément afin de déterminer la justesse de ses prévisions.⁵⁰

⁴⁹ B-0049, page 31

⁵⁰ B-0049, page 28

4. Facteur S

Le rapport de Brattle présente plusieurs points de vue exprimés concernant le Stretch Factor (Facteur S) notamment par l'Alberta Utilities Commission ou par l'Ontario Energy Board concernant le Facteur S (stretch factor)⁵¹

Il ajoute:

The selection of a stretch factor ultimately depends upon regulatory judgement, even when an analytical approach like the econometric cost comparison is used because converting results to specific stretch factors lacks a theoretically and empirically robust methodology and ultimately requires judgement.

.....

we caution against mechanical use of econometric cost comparison analysis for setting the stretch factor, as it cannot be a complete substitute for what we believe is ultimately an exercise based on judgement as well as regulatory precedence.

....

Based upon our analysis, we believe that 0.10 to 0.30 percent is a reasonable range for the S-factor for an MRI plan that resets the X-factor in year four of the plan or in a plan and that could apply to both HQT's operating expenses as well as its capital expenses.⁵²

Ainsi, selon Brattle la détermination d'une valeur pour le facteur S ne peut pas s'appuyer sur une méthodologie robuste et doit faire appel au jugement des régisseurs. Dans ce contexte, il ne recommande pas une valeur précise, mais un éventail de 0,1% à 0,3%.

En revanche, pour la quantification du Facteur S, le Transporteur mentionne qu'il s'en remet aux recommandations de son expert et il retient un facteur S de 0,1%.⁵³

Ainsi, en réponse à une demande de l'AQCIE et du CIFQ de justifier un facteur S de 0,1% alors que Brattle propose un éventail de 0,1% à 0,3%, le Transporteur renvoie à une réponse donnée à la Régie où il est mentionné⁵⁴:

Le Transporteur soutient cette conclusion à l'appui des résultats découlant des multiples balisages déposés à la Régie au fil des dossiers tarifaires sous la rubrique performance comparative, avec des niveaux de fiabilité élevés à faibles coûts comparativement à ses pairs.

Ainsi, le Transporteur considère qu'un Facteur S de 0,1 % est raisonnable.

⁵¹ B-0012, pages 29 à 31 (rapport Brattle III-20 à III-22)

⁵² B-0012, page 85 et 86 (rapport Brattle VIII-76 et 77)

⁵³ B-0004, page 7

⁵⁴ B-0049, page 31

Dans cette réponse, le Transporteur réfère à la section 2 du document B-0005, du dossier R-4096-2019.

Une analyse sommaire de cette référence permet de constater que les balisages ne concernent pas uniquement les CNE, mais également des investissements :

- Pour l'indice composite, l'indicateur inclut les coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité;⁵⁵
- Pour le Balisage de First Quartile Consulting, les indicateurs concernent les dépenses totales;⁵⁶
- Balisage de l'Association Canadienne de l'Électricité (ACÉ), les coûts considérés sont Coût d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité⁵⁷

Ainsi, selon l'AQCIE et le CIFQ, la référence fournie par le Transporteur pour justifier un Facteur S de 0,1% n'est pas applicable puisque la formule d'indexation qui inclut le Facteur S concerne les CNE uniquement.

Par ailleurs, dans un dossier antérieur, le Transporteur présente plusieurs innovations et initiatives supportant son efficience. Il mentionne notamment :

- Améliorations des activités de maintenance
- Améliorations des activités d'exploitation
- Améliorations dans la réalisation des projets
- Innovation technologique⁵⁸

Puis dans le dossier tarifaire subséquent, il mentionne :

En 2018, le Transporteur a poursuivi ses efforts en vue d'accroître son efficience. Ainsi, plusieurs initiatives ont été complétées ou débutées afin d'améliorer ses performances dans la réalisation de projets. De plus, le Transporteur poursuit ses efforts en matière d'innovation technologique contribuant notamment au maintien de la fiabilité du réseau, à l'amélioration de la performance des équipements, aux économies d'investissement et à l'optimisation des coûts d'exploitation. Ces efforts se poursuivent en 2019 et pour l'année 2020. ⁶⁹

Ces innovations et initiatives concernent l'efficience future du Transporteur et correspondent à la définition du Facteur S tel que mentionné dans le rapport d'expert de PEG :

⁵⁵ R-4096-2019, B-0005, page 9

⁵⁶ IBID, page 12

⁵⁷ IBID page 14

⁵⁸ R-4058-2018, B-0007, pages 13 à 19

⁵⁹ R-4096-2019, B-0005, page 19

The stretch factor term should reflect an expectation of how the productivity growth of the subject utility will differ from the base productivity growth target. This depends in part on the utility's operating efficiency at the start of the MRI.

Par ailleurs, concernant le Facteur S le rapport d'expert de PEG mentionne :

Our econometric benchmarking research for AQCIE-CIFQ suggests that the stretch factor for the current CNE revenue cap index should be no less than 0.60%. This is the stretch factor that would be chosen in Ontario based on a similar benchmarking score. Our current results suggest that the stretch factor for any future comprehensive revenue cap index would also be no less than 0.60%. The Régie is, of course, under no obligation to base its stretch factors on the Ontario Energy Board's schedule.⁶⁰

Considérant :

- L'éventail des valeurs recommandées par Brattle;
- Que la justification fournie par le Transporteur n'est pas applicable;
- Les innovations et initiatives mises en place ou prévues par HQT;
- Que PEG recommande un Facteur S d'au moins 0,6%;
- Que la détermination du Facteur S doit faire appel au jugement des régisseurs

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de retenir le Facteur S recommandé par PEG, soit 0,6%.

5. Compte d'écart et de report la Romaine (CÉR la Romaine)

Dans sa décision D-2020-041, la Régie envisage la possibilité de créer un compte d'écart et de report (CÉR) afin de réduire la pression à la hausse sur les tarifs causée par le retard de la dernière MES des centrales du complexe la Romaine, et donc du versement par le Producteur de la contribution associée à ce projet.

Elle ajoute :

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.⁶¹

⁶⁰ C-AQCIE-CIFQ-079, page 101 (rapport PEG , page 96)

⁶¹ D-2020-041, page 101

Suivant l’invitation faite par la Régie, le Transporteur demande à la Régie « *d’approuver la création du CÉR – Contribution du Producteur – Projet de la Romaine afin d’y comptabiliser les coûts projetés à compter du 1er août 2021 et d’en approuver la disposition dans les revenus requis de l’année témoin 2022* ». ⁶²

Le Transporteur présente le tableau suivant qui illustre l’évaluation des coûts à comptabiliser dans le CÉR. L’impact sur le rendement des capitaux propres de l’année 2021 est évalué à 8,2 M\$.

Tableau 11
Impact sur le rendement des capitaux propres 2021 (M\$)

	Avant proposition du Transporteur	Proposition du Transporteur ¹	Excédent
1 Décembre	1 638,1	1 638,1	-
2 Janvier	1 638,1	1 638,1	-
3 Février	1 637,8	1 637,8	-
4 Mars	1 637,8	1 637,8	-
5 Avril	1 637,8	1 637,8	-
6 Mai	1 637,8	1 637,8	-
7 Juin	1 637,9	1 637,9	-
8 Juillet	1 637,9	1 637,9	-
9 Août	1 637,9	770,4	867,5
10 Septembre	1 637,9	770,4	867,5
11 Octobre	1 637,9	770,4	867,5
12 Novembre	1 637,9	770,4	867,5
13 Décembre	1 637,9	770,4	867,5
14 Total (1 à 13)	21 292,7	16 955,0	4 337,6
15 Moyenne 13 soldes (14 ÷ 13 mois)	1 637,9	1 304,2	333,7
16 Taux de rendement sur les capitaux propres	8,20%	8,20%	8,20%
17 Rendement sur les capitaux propres (15 X 16 X 30%)	40,3	32,1	8,2

¹ Selon le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur en vertu des *Tarifs et conditions* de 923,8 M\$ moins les coûts d’exploitation et d’entretien de 153,4 M\$ applicables sur la contribution du Producteur pour les mois d’août à décembre.

L’AQCIE et le CIFQ notent que dans l’évaluation du Transporteur, les coûts sont comptabilisés à partir du mois d’août 2021 alors que le versement de la contribution du Producteur était prévu en septembre 2020⁶³.

D’autre part, l’AQCIE et le CIFQ rappelle que le Transporteur a évalué l’impact prévu du projet de la Romaine sur les revenus requis 2018 à 152,1 M\$.⁶⁴

En réponse à une demande de l’AQCIE et du CIFQ de fournir une évaluation de l’impact prévu de la contribution relative au raccordement des centrales du complexe la Romaine sur les revenus requis de l’année 2021 et sur les revenus requis de l’année 2022, le Transporteur présente le tableau suivant.⁶⁵

⁶² B-0007, page 15

⁶³ D-2018-021, para 550

⁶⁴ R4012-2017, B-0079, page 21

⁶⁵ B-0058, page 20

**Tableau R8.6-C
Impact sur les revenus requis 2021 et 2022 (M\$)**

		2021	2022
		Année de base	Année témoin
1	FACTEURS Y	27,6	60,2
2	Rendement sur la base de tarification	20,9	43,3
3	Coût des capitaux empruntés	12,7	25,3
4	Coût des capitaux propres	8,2	18,0
5	Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	332,4	733,1
6	Coût moyen pondéré du capital	6,269%	5,908%
7	Coût de la dette	5,442%	4,926%
8	Taux de rendement sur les capitaux propres	8,200%	8,200%
9	Amortissement (note 1)	6,7	16,9
10	FACTEURS Z	(27,6)	27,7
11	CÉR lié au Facteur Z - La Romaine	(27,6)	27,7
12	Écart de 2021	(27,6)	
13	Disposition de l'écart 2021 (note 2)		27,7
14	Écart de 2022		(60,2)
15	Disposition de l'écart 2022		60,2
16	REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	-	87,9

Note 1: Correspond pour l'année 2022 à l'amortissement cumulé de 23,6\$ apparaissant au mois d'octobre au Tableau R8.6B moins l'amortissement cumulé de 6,7 M\$ pour l'année 2021 apparaissant au mois de décembre au Tableau R8.6A.

Note 2: Écart de 2021 incluant les intérêts de 0,1 M\$.

Les intervenants constatent qu'en prenant en considération le rendement sur la base de tarification et l'amortissement, l'impact sur les revenus requis est de 27,6 M\$ pour l'année 2021 et de 60,2 M\$ pour l'année 2022.

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de comptabiliser dans un éventuel CÉR le montant de 27,6 M\$ pour l'année 2021 et le montant 60.2 M\$ pour l'année 2022.

5.1 Disposition du CÉR

Il est à noter que depuis l'entrée en vigueur de la Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité (L.Q., 2019, c. 27), les tarifs ne sont pas établis à partir des revenus requis du Distributeur autorisés par la Régie. En conséquence, les clients du Distributeur ne pourront bénéficier d'une réduction du tarif du Transporteur lors du versement d'un montant dans ce CÉR.

Ainsi, puisque la clientèle du Distributeur n'aura pas bénéficié de la diminution des revenus requis par le Transporteur résultant de la création de ce CÉR à partir de 2021, en toute équité il faut s'assurer que la disposition de ce CÉR se produise en totalité avant

2025 de manière à ne pas avoir d'impact sur les revenus requis du Distributeur lors du prochain dossier tarifaire de ce dernier.

Selon le tableau R-8.6-C ci-haut la totalité du CÉR (87,9 M\$) serait disposée dès l'année 2022.

Étant donné que la disposition en totalité du CÉR en 2022 n'aura pas d'impact sur les clients du Distributeur, l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'accepter cette disposition.

Annexe 1

Références : Base de tarification	
Année témoin	Année réelle
R3823-2012- C-HQT-34, page 3	R-3934-2015, B-18, page 3
R-3903-2014, B-21, page 3	R-3981-2016, B-20, page 3
R-3934-2015, B-20, page 3	R-4012-2017, B-24, page 3
R-3981-2016, B-22, page 3	R-4058-2018, B-25, page 3
R-4012-2017-B- 26, page 3	R-4096-2019, B-11, page 44
R-4058-2018, B- 27, page 3	Rapport annuel HQT B-005, p 32
R-4096-B-11, page 48	Rapport annuel HQT B-005, p 32

Annexe 2

Année	Références : Besoins
2008	R-3640-2007, HQT-13, doc 1, page 11
2009	R-3669-2008, HQT-12, doc 1, page 12
2010	R-3706-2009, HQT-12, doc 1, page 10
2011	R-3738-2010, HQT-12, doc 1, page 9
2012	R-3777-2011, HQT-12, doc1, page 8
2013	R-3823-2012, C-HQT- 60, page 10
2014	R-3823-2012, C-HQT- 60, page 10
2015	R-3903-2014, B-0030, page 8
2016	R-3934-2015, B-0031, page 8
2017	R-3981-2016, B-0033, page 8
2018	R-4012-2017, B-0037, page 8
2019	R-4058-2018, B-0038, page 8