

## Dossier R-4167-2021

### Présentation de l'AQCIE et du CIFQ lors de l'audience du 15 décembre 2021

La présentation reprend les faits saillants du mémoire de l'AQCIE et du CIFQ concernant les sujets suivants en y apportant des modifications rendues nécessaires à la suite des informations fournies lors des audiences:

- La base de tarification : immobilisations corporelles en exploitation;
- Les contributions internes;
- Le facteur X et le Facteur S;
- Le compte d'écart et de report La Romaine.

De plus, l'AQCIE et le CIFQ émet des commentaires concernant l'annonce de HQT de ne pas déposer en 2022 une demande tarifaire dont les revenus requis seraient, en tout ou en partie, fixée selon un mécanisme incitatif

## **Base de tarification : immobilisations corporelles en exploitation.**

Les immobilisations corporelles en exploitation constituent la partie la plus importante de la base de tarification, soit plus de 99%. (C-AQCIE-CIFQ-0048,page 3)

La valeur annuelle est fonction de :

- La prévision de la valeur au 1<sup>er</sup> janvier;
- La prévision des variations nettes annuelles et mensuelles;
- La prévision des amortissements cumulatifs annuels et mensuels.

Sur la période 2014-2020, l'AQCIE / CIFQ ont dressé une comparaison entre les valeurs réelles constatées et les valeurs prévues initialement (année témoin). Cette comparaison montre :

- Des écarts importants à chaque année;
- Les écarts sont systématiquement favorables à HQT.

Pour illustrer ce résultat l'AQCIE et le CIFQ présentent le tableau suivant concernant la valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation : (C-AQCIE-CIFQ-0048, page 4)

Valeur nette: moyenne 13 soldes (M\$)

	Année témoin	Année réelle	Écart 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
<b>Moyenne</b>	<b>19 833,1</b>	<b>19 522,3</b>	<b>310,9</b>

On peut constater que les valeurs des années réelles sont systématiquement inférieures à celles des années témoins.

Il y a donc lieu d'examiner la situation prévue pour les années 2021 et 2022.

## **Base de tarification de l'année 2021 – Faits saillants**

Le 26 octobre 2021, en réponse à une demande de renseignements de l'AQCIE et du CIFQ, HQT maintient sa prévision concernant :

- Les variations nettes annuelles;
  - Le profil mensuel des variations nettes.
- (C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 22)

C'est sur cette base que l'AQCIE et le CIFQ ont réalisé leur analyse qui a permis de recommander une diminution de la base de tarification de 30,6 M\$ et des revenus requis de 1,9 M\$. (C-AQCIE-CIFQ-0048, page 13)

### Modifications apportées par le Transporteur

Lors de sa présentation du 9 décembre 2021, HQT *anticipe une baisse de la moyenne 13 soldes de sa base de tarification de l'ordre de 100 M\$ (6 M\$ sur les revenus requis 2021)*. (B-0110, page 5)

Il précise que cette diminution est due à un décalage des mises en service mensuelles et que ce décalage est dû à des difficultés dans la réalisation de certaines mises en service causées par :

- Des répercussions probables de la pandémie de COVID-19;
- Des délais dans l'approvisionnement;
- La disponibilité de la main-d'œuvre (entrepreneurs).

De plus, il mentionne qu'au 31 octobre 2021, 30% des mises en service prévues en 2021 sont réalisées et qu'il entend réaliser un niveau de mises en service de 990 M\$ durant les mois de novembre et décembre.

Il ajoute :

- Ce niveau de mise en service est légèrement supérieur aux années antérieures;
- 2017 (755 M\$), 2018 (859 M\$), 2019 (671 M\$) et 2020 (749 M\$) (B-0110, page 6)

Selon l'AQCIE / CIFQ, cette prévision de réaliser un niveau de mises en service de 990 M\$ ne doit pas être retenue pour les raisons suivantes :

Le tableau suivant présente un historique des variations nettes annuelles à la base de tarification pour l'année témoin et pour l'année réelle sur la période 2014-2020. (C-AQCIE-CIFQ-0048, page 6)

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%

On peut constater que:

- En situation normale (2014 à 2019) HQT a surestimé les variations nettes annuelles de ses immobilisations;
- Pour l'année de pandémie 2020, l'écart a été de 487,6 M\$.

Étant donné la recrudescence récente de la COVID, il n'apparaît pas réaliste de prévoir que les difficultés rencontrées jusqu'à maintenant disparaîtront pour les mois de novembre et décembre.

L'année 2021 devrait ressembler à l'année 2020.

L'AQCIE et le CIFQ présentent le tableau suivant qui montre un historique des variations nettes réelles des mois de novembre et décembre sur la période 2017-2020 (les variations nettes sont dues essentiellement aux mises en service) :

Historique 2017-2020		
	Variations nettes réelles	
	novembre et décembre	
	M\$	Références
2017	500	Rapport annuel HQT B-010, p 3
2018	644	Rapport annuel HQT B-010, p 3
2019	544	Rapport annuel HQT B-005, p 32
2020	640	Rapport annuel HQT B-005, p 32
Moyenne	582	

On peut constater que:

- Les variations nettes réelles réalisées durant les mois de novembre et de décembre sont nettement inférieures à la valeur des MES prévues en novembre et décembre 2021 (990 M\$).

En prenant en considération la valeur moyenne des variations nettes réelles sur la période 2017-2020, l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de reconnaître pour l'année 2021 une diminution de 408 M\$ pour les variations nettes des immobilisations corporelles en exploitation. (990 – 582).

L'impact de cette réduction se fait sentir durant les mois de novembre et de décembre.  
En supposant que la réduction se répartit également sur les deux mois, l'AQCIE et le CIFQ estiment l'impact sur la moyenne 13 soldes à 47,1 M\$.  
En conséquence la base de tarification pour 2021 doit être réduite de 47,1 M\$, et les revenus requis de 2,78 M\$.

Recommandation de l'AQCIE et du CIFQ :

**L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de réduire les revenus requis de l'année 2021 de 8,78 M\$, soit les 6 M\$ déjà signalés par HQT et les 2,78 M\$ dus à la réduction des variations nettes des immobilisations corporelles en exploitation pour les mois de novembre et décembre.**



À l'audience du 9 décembre, HQT mentionne que le mécanisme de traitement des écarts en place, dans le cadre du MRI actuel, permet de traiter l'écart de 6 M\$ constaté. (A-0023, page 147)

Selon l'AQCIE et le CIFQ, les revenus requis doivent être basés sur les coûts de service de HQT.

L'article 49 de la loi sur la Régie indique de quelle façon le tarif de transport d'électricité doit être fixé.

Il n'y a aucune mention de prendre en considération le mécanisme de traitement des écarts, lorsque la prévision utilisée pour fixer les tarifs est admise incorrecte et supérieure à ce que requis pour fixer des tarifs justes et raisonnables.

## **Base de tarification de l'année 2022 – Faits saillants**

Le Transporteur mentionne que ses prévisions pour l'année 2022 ont été réalisées en considérant le retour à la normale des activités de HQT. (B-0011, page 7).

C'est donc sur cette base que l'AQCIE et le CIFQ ont réalisé leur analyse et ont recommandé une diminution de la base de tarification de 68,5 M\$ et des revenus requis de **4,1 M\$**. (C-AQCIE-CIFQ-0048, page 14)

Étant donné la situation actuelle concernant la COVID, les délais d'approvisionnement et la rareté de la main-d'œuvre, il apparaît maintenant que l'année 2022 ne sera pas une année normale.

En conséquence la recommandation de l'AQCIE et du CIFQ doit être considéré comme un minimum.

De plus, en cohérence avec la recommandation de la réduction des variations nettes de 408 M\$ pour l'année 2021, il faut réduire le solde d'ouverture de la base de tarification prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2022 du même montant

Étant donné que cette réduction s'applique sur toute l'année :

- La base de tarification de l'année 2022 doit être réduite de 408 M\$;
- Les revenus requis doivent être réduits de **24,1 M\$** supplémentaires en considérant que le taux de rendement de 5,908% (B-0008, page 7) demandé pour l'année 2022 sera autorisé par la Régie.

Recommandation de l'AQCIE et du CIFQ :

**L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de réduire les revenus requis de l'année 2022, de 28,2 M\$.**

## **Les contributions internes**

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

*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.*

Conclusion de l'AQCIE et du CIFQ

Selon l'AQCIE et le CIFQ, le Distributeur doit verser une contribution correspondant au solde négatif de l'agrégation charges- ressources au plus tard le 31 décembre 2021.

Ce sujet sera traité plus à fond lors de l'argumentation.

## **Le facteur X**

Pour le Facteur X, le Transporteur propose de retenir la valeur de -3,38%., soit la recommandation de Brattle.

L'expert PEG conclut que la Régie pourrait retenir un Facteur X de 0% (C-AQCIE-CIFQ- 009, p. 95). Dans ses commentaires écrits sur le rapport de PEG, celui-ci indique que de maintenir le facteur X actuellement en vigueur est également une option (C-AQCIE-CIFQ- 0050/51, p. 48)

L'AQCIE et le CIFQ constatent que :

- Les conclusions de PEG sont nuancées;
- L'expert de PEG 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;
- L'expert de PEG émet également des réserves quant à l'application d'un taux de productivité négatif des transporteurs américains à la situation du Transporteur.

Étant donné :

- Les conclusions aussi différentes des deux rapports d'experts;
- 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 en utilisant les données disponibles de la période 2008-2019.

	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%
									<b>Moyenne 2009-2017</b>	<b>0,54%</b>
									<b>Moyenne 2009-2018</b>	<b>0,19%</b>
									<b>Moyenne 2009-2019</b>	<b>0,15%</b>

Résultats :

- Sur la période 2009-2019, le taux de productivité moyen est de 0,15% ;
- Sur la période 2009-2017, le taux est de 0,54%, soit un taux semblable à celui actuellement en vigueur (0,57%).

Selon l'AQCIE et le CIFQ :

- Le taux négatif élevé pour l'année 2017 (-6,99%) peut s'expliquer par un montant additionnel de 45 M\$ qui a été autorisé par la Régie exclusivement pour cette année-là.
- Pour l'année 2018, la Régie le taux négatif (-2,96%) peut s'expliquer également par un montant de 54 M\$ autorisé à des fins de maintenance additionnelle.

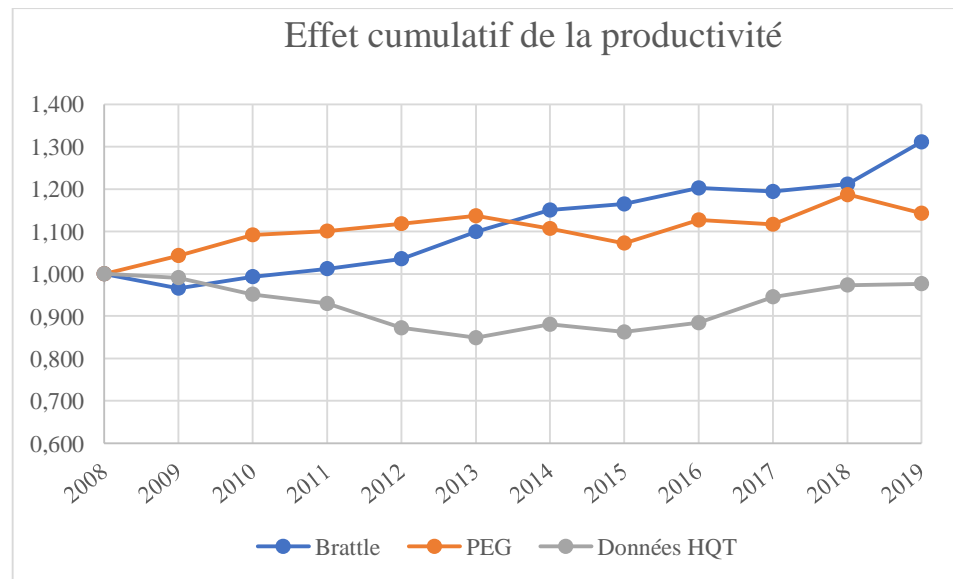
Analyse de sensibilité sur la proportion des extrants : capacité/longueur de lignes.

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%

On peut constater que si le seul extrant était la capacité, le taux de productivité serait plus élevé.

Comparaison des résultats Brattle, PEG et de l'AQCIE et du CIFQ.

La figure suivante présente l'effet cumulatif des taux de productivité sur la période 2008-2019.



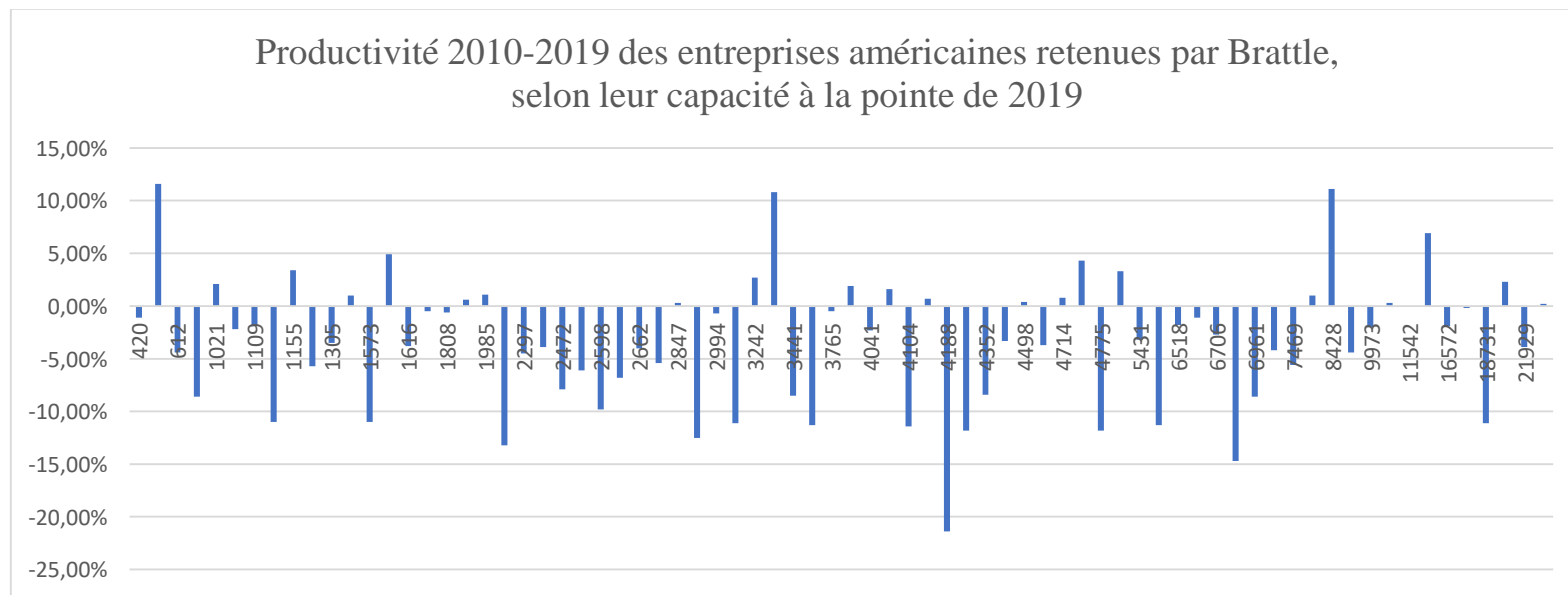
La principale différence concerne la période 2008-2013. Durant cette période, l'effet cumulatif des entreprises américaines est croissant, alors que l'effet cumulatif de HQT est décroissant.



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 exprimée par PEG dans son rapport où il mentionne plusieurs facteurs qui pourraient justifier de ne pas appliquer mécaniquement les résultats obtenus.

La figure suivante montre la productivité sur la période 2010-2019 de chacune des entreprises américaines retenues par Brattle.



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

De plus, lors de l'audience du 13 décembre, Brattle a mentionné qu'il n'avait exclu aucun coût exceptionnel comme, par exemple, des coûts liés à des incendies importants ou à des événements de verglas.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, dans le cas du MRI de HQT, ces coûts pourraient être traités comme des facteurs Z en dehors de la formule d'indexation. Ainsi, étant donné que l'inclusion de ces coûts dans l'étude de Brattle pourrait avoir un impact sur les résultats obtenus par l'expert, l'application des résultats concernant le facteur X pourrait être problématique dans le cas de HQT.

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

**Recommandation de l'AQCEI et du CIFQ :**

**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.**

## Le Facteur S

Selon Brattle (B-0012, pp. 76 et 77):

- La détermination d'une valeur pour le facteur S ne peut pas s'appuyer sur une méthodologie robuste;
- 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%.

Le Transporteur retient un facteur S de 0,1%.

Pour justifier la valeur la plus basse de l'éventail de Brattle, le Transporteur réfère à *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*. (C-AQCIE-CIFQ-0048, page 22)

Une analyse sommaire de la référence faite par le Transporteur au soutien de cette affirmation (R-4096-2019, B-0005, section 2) permet de constater que les balisages ne concernent pas uniquement les CNE, mais également des investissements.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, la justification du Transporteur n'est pas applicable puisque la formule d'indexation qui inclut le Facteur S concerne les CNE uniquement.

Concernant le Facteur S, le rapport d'expert de PEG suggère « no less than 0,60% » (C-AQCIE-CIFQ-009, p. 96).

Dans un dossier antérieur (R-4058-2018, B-007, pp. 13 à 19), le Transporteur présente plusieurs innovations et initiatives supportant son efficacité.

- Améliorations des activités de maintenance;
- Améliorations des activités d'exploitation;
- Améliorations dans la réalisation des projets;
- Innovation technologique.

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

Recommandation de l'AQCIE et du CIFQ :

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

## **La deuxième génération de MRI**

Le Transporteur a annoncé en ouverture d'audience qu'il ne déposera pas en 2022 une demande tarifaire dont les revenus requis seraient, en tout ou en partie, fixée selon un mécanisme de règlement incitatif.

Cette déclaration unilatérale va à l'encontre de la philosophie et des objectifs visés par le MRI.

Un retour à des revenus requis complètement déterminés selon la méthode du coût de service surtout à l'approche du dossier tarifaire du Distributeur en 2025, n'est pas dans l'intérêt des consommateurs.

Si le Transporteur considère que des ajustements doivent être effectués à la formule ou encore que les coûts de l'année de base assujettis au MRI doivent être révisés, il a amplement le temps de préparer un dossier tarifaire en conséquence pour l'année tarifaire 2023.

**L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il soumette pour approbation, au soutien de sa demande tarifaire pour l'année 2023, un MRI de deuxième génération afin qu'il puisse entrer en vigueur dès cette année-là.**

## **Le compte d'écart et de report La Romaine**

Recommandation de l'AQCIE et du CIFQ :

**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 de 60,2 M\$ pour 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, qu'à cette condition.**