

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

No: R-4167-2021

HYDRO-QUÉBEC

(ci-après désignée le «Transporteur»)

Demanderesse

et

**ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOmmATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ**

(ci-après désignée « AQCIE »)

et

**CONSEIL DE L'INDUSTRIE
FORESTIÈRE DU QUÉBEC**

(ci-après désignée « CIFQ »)

Intervenants

PLAN D'ARGUMENTATION DE L'AQCIE ET DU CIFQ

I LA BASE DE TARIFICATION : IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

1. Le Transporteur surévalue de manière systématique dans sa base de tarification, depuis au moins 2014, la valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation (valeur moyenne 13 soldes mensuelles);
 - Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 4 ;
 - Présentation C-AQCIE-CIFQ-73, p. 3 ;
2. Cette situation découle de deux problématiques récurrentes :
 - a. Une surévaluation systématique (sauf en 2015) de la valeur des mises en service à chaque année. La surévaluation de cette valeur se répercute de plus sur la valeur projetée des immobilisations corporelles en exploitation au 1^{er} janvier suivant lorsqu'une demande tarifaire est faite avant cette date (ce qui est normalement le cas) ;
 - b. Une prévision à des dates trop prématurées durant l'année des mises en service projetées, ce qui génère une surévaluation systématique de la moyenne treize soldes des immobilisations corporelles en exploitation déjà basée sur des projections annuelles surévaluées;
 - Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 4-9 ;
 - Présentation C-AQCIE-CIFQ-73, p. 3-6 ;
3. Cette surévaluation de la moyenne treize soldes des immobilisations corporelles en exploitation n'est pas compensée par la surestimation systématique de l'amortissement cumulé qui est d'une valeur beaucoup moindre.
 - Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 9-13 ;
4. En moyenne, de 2014 à 2020, le Transporteur a surestimé de 22,5% la valeur des mises en service projetées dans ses demandes tarifaires.
 - Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 6;
 - Présentation C-AQCIE-CIFQ-73, p. 6 ;
5. En moyenne, de 2014 à 2020, le Transporteur a surestimé de 37,6% la valeur de la variation dans une année de la moyenne 13 soldes des immobilisations corporelles en exploitation par rapport à la valeur au 1^{er} janvier.
 - Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 8;
6. Cela a un impact important sur la moyenne 13 soldes de la base de tarification à laquelle un coût moyen pondéré du capital de 6,269% est appliqué en 2021 et de 5,908% en 2022. Rappelons que la valeur nette des immobilisations corporelles

en exploitation représente plus de 99% de la base de tarification à laquelle est appliqué un taux de rendement dans le cadre de la détermination du revenu requis qui y est associé.

7. Lorsqu'elle fixe le tarif du Transporteur, la Régie doit appliquer les principes prévus à l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q., c. R-6.01), dont notamment :

« **49.** Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinement de gaz naturel, la Régie doit notamment:

1° établir la base de tarification du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de distribution de gaz naturel ainsi que des dépenses non amorties de recherche et de développement et de mise en marché, des programmes commerciaux, des frais de premier établissement et du fonds de roulement requis pour l'exploitation de ces réseaux;

(...)

7° s'assurer que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables;

(...) » (nous soulignons)

8. Or, le Transporteur indique qu'il fait ses prévisions de revenus requis pour 2021 et 2022 pour les composantes établies selon la méthode du coût de service sur la « base d'un retour à la normale de ses activités, malgré la COVID-19 ».

➤ Pièces B-0011/0039, p. 7 ;

9. Le Transporteur considère, lorsqu'il expose ses revenus requis le 30 juillet 2021, que ses prévisions pour 2021 « *présentent un niveau de précision élevé du fait qu'elles sont basées sur quatre mois réels et huit mois projetés* ».

➤ Pièces B-0011/0039, p. 34 ;

10. Le 26 octobre 2021, malgré la recrudescence de la COVID-19, le Transporteur maintient ses prévisions malgré les préoccupations soulevées par les intervenants.

➤ Pièce B-0058, p. 22

11. Or, un mois et demi plus tard, lors du témoignage du premier panel de témoins du Transporteur le 9 décembre 2021, celui-ci a finalement reconnu que la COVID-19,

combinée avec les délais d'approvisionnement et le manque de disponibilité de main d'œuvre chez les entrepreneurs, ont causé des retards importants par rapport aux mises en service en 2021. Ainsi, au 31 octobre 2021, seulement 30% des 1 323 M\$ de mises en service projetées à la page 51 de la pièce B-0011/0039 se sont réalisées alors que le Transporteur prévoyait à pareille date un niveau de 61% dans ses prévisions du 30 juillet 2021. Pourtant, ses prévisions de mise en service, incluant des données réelles pour les 4 premiers mois, étaient sensées pour ce motif être plus fiables. Notons également que dans sa révision du document *Revenus requis* du 4 octobre 2021, le Transporteur ne fait aucune mise à jour de sa base de tarification, malgré qu'il ne peut certainement pas ignorer le retard dans les mises en service projetées.

➤ Présentation B-0110, pp. 5 et 6

12. Cela représente déjà, sur la base de tarification, un écart de 110 M\$ lorsqu'on compare la moyenne des 11 premiers soldes réels avec celle des 11 premiers soldes réels projetés pour 2021.

➤ Présentation B-0110, p. 5

13. Le Transporteur ne révise pas à la baisse la valeur des mises en service projetées pour 2021 (qu'il arrondit à 1,4 G\$) et indique qu'il reste pour 990 M\$ de mise en service à effectuer. Il reconnaît cependant que ces retards dans les mises en service occasionneront en soi, en 2021, une baisse de la base de tarification (moyenne de 13 soldes) de l'ordre de 100 M\$, représentant 6M\$ sur les revenus requis en 2021.

➤ Présentation B-0110, pp. 5 et 6

14. L'affirmation du Transporteur à l'effet que la valeur des mises en service projetées restant à réaliser en deux mois pour 2021, s'élevant à 990 M\$, est « légèrement » supérieure à la valeur des mises en service projetées restant à réaliser à pareille date les années précédentes est grossièrement inexacte à la lumière même des données fournies au soutien de cette affirmation (B-0110, p. 6) :

- 2020 : $(990 \text{ M\$} - 749 \text{ M\$}) / 749 \text{ M\$} = 32,2\%$ plus élevé
- 2019 : $(990 \text{ M\$} - 671 \text{ M\$}) / 671 \text{ M\$} = 47,5\%$ plus élevé
- 2018 : $(990 \text{ M\$} - 859 \text{ M\$}) / 859 \text{ M\$} = 15,3\%$ plus élevé
- 2017 : $(990 \text{ M\$} - 755 \text{ M\$}) / 755 \text{ M\$} = 31,1\%$ plus élevé

15. De plus, si on regarde plutôt les données réelles, le Transporteur a été en mesure en moyenne d'effectuer pour 582 M\$ de mise en service d'immobilisation corporelles durant les deux derniers mois de chacune des années de la période 2017-2020, ce qui est bien loin des 990 M\$ toujours non réalisés cette année au 31 octobre 2021 ($408 \text{ M\$} = 70,1\%$ plus élevé).

➤ Présentation C-AQCIE-CIFQ-0073, p. 7

16. Dans un contexte où il admet lui-même connaître de sérieux problèmes de main-d'œuvre et d'approvisionnement dus à la COVID-19 alors que ses projections avaient été faites sur la base d'un retour à la normale de ses activités, la simple affirmation du Transporteur à l'effet qu'il y aurait supposément de « *multiples mesures en place pour favoriser la réalisation des mises en service* » ne suffit clairement pas à contrer une évidence résultant des présentes données réelles : Une partie importante des mises en service projetées pour 2021 ne se réalisera pas cette année et la moyenne des 13 soldes mensuelles de la base de tarification sera inférieure à celle projetée. Affirmer le contraire serait totalement irréaliste.

➤ Pièce B-0110, pp.5 et 6

17. Rappelons que même en dehors d'un contexte pandémique, le Transporteur ne réalisait déjà pratiquement jamais la valeur des mises en service projetées dans ses demandes tarifaires (sauf en 2015).

➤ Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 6;

➤ Présentation C-AQCIE-CIFQ-73, p. 6 ;

18. Dans ce contexte, considérant que la Régie doit établir la base de tarification du Transporteur en tenant compte de la valeur des actifs la plus juste possible afin de s'assurer d'un tarif juste et raisonnable, celle-ci ne doit pas se priver à cette fin des données réelles qui lui sont soumises en cours d'audience, d'autant plus que ces données viennent confirmer une tendance quasi constante depuis 2014, soit une surestimation systématique marquée des mises en service.

19. Si elle n'est pas corrigée, cette surestimation de la valeur de la base de tarification au 31 décembre 2021 causera également automatiquement une surestimation de la base de tarification pour l'année 2022, venant ainsi aggraver ses conséquences.

20. Une diminution par la Régie de la base de tarification proposée ne serait pas une première. Dans le dossier tarifaire précédent (2020), la Régie s'est déclarée préoccupée par les problèmes récurrents d'acuité dans les prévisions du Transporteur de mise en service des immobilisations corporelles. Notamment, pour les années 2018 et 2020, la Régie a ordonné respectivement une réduction de 170 M\$ et de 150 M\$ de la base de tarification.

➤ R-4096-2019, Décision D-2020-041, par. 389 à 403 dont par. 398

➤ R-4012-2017, Décision D-2018-021, par. 574

10146

21. Sur la base d'une surestimation raisonnablement envisageable de mises en service de 408 M\$ pour l'année 2021, par rapport à la valeur des mises en service projetées non encore effectuées, répartie également sur les deux derniers mois ((990 M\$ - 582 M\$) / 2), l'AQCIE-CIFQ évalue pour 2021 l'impact de cette

surestimation sur la base de tarification (moyenne 13 solde mensuelles) à 47,1 M\$ et sur les revenus requis à 2,78 M\$.

- Présentation C-AQCIE-CIFQ-0073, p. 8

Recommandation #1

L'AQCIE-CIFQ recommandent à la Régie de réduire les revenus requis de l'année 2021 de 8,78 M\$, soit le 6M\$ déjà annoncé par le Transporteur découlant de ses retards de mise en service durant l'année et le 2,78M\$ dû à la réduction des variations nettes des immobilisations corporelles en exploitation pour les mois de novembre et décembre 2021.

22. En ce qui concerne l'année 2022, l'analyste de l'AQCIE-CIFQ, sur la base de son évaluation de la surestimation moyenne (2014-2020) des variations annuelles projetées de la valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation dans les demandes tarifaires et de la surestimation moyenne (2014-2020) de la moyenne des 13 soldes mensuelles de cette valeur, le tout par rapport aux données réelles par la suite disponibles, a évalué qu'en 2022, la base de tarification serait surévaluée de 68,5 M\$, ce qui correspond à un revenu requis de 4,1 M\$.

- Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, p. 14 ;
- Présentation C-AQCIE-CIFQ-73, p. 10 ;

23. À ce montant, il faut également transposer, au solde d'ouverture de la base de tarification au 1^{er} janvier 2022, la réduction de base de tarification recommandée au 31 décembre 2021 en fonction de l'évaluation de la diminution précitée de la valeur des mises en service durant l'année 2021, c'est-à-dire -408 M\$, ce qui représente un revenu requis de 24,1M\$. Ainsi, pour 2022 la réduction totale du revenu requis par rapport à la demande du Transporteur, devrait être de 28,2 M\$ (4,1M\$ + 24,1M\$).

- Présentation C-AQCIE-CIFQ-73, pp. 10 et 11 ;

24. Cette surestimation des revenus requis, découlant d'une surestimation de la base de tarification par le Transporteur, est conservatrice, considérant qu'il est devenu évident en la date des présentes que les effets de la COVID-19 se feront toujours ressentir en 2022.

Recommandation #2

L'AQCIE-CIFQ recommandent à la Régie de réduire les revenus requis de l'année 2022 de 28.2 M\$.

25. Procédez à ces ajustements à la portion des revenus requis portant sur le rendement de la base de tarification est important puisque le mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR) ne permet pas aux clients du Transporteur de récupérer la totalité des trop perçus découlant d'une estimation initiale déficiente. De plus, si cette tendance à surévaluer systématiquement la base de tarification n'est pas corrigée sans délai, elle se répercutera dans le revenu requis du Distributeur lors de son dossier tarifaire de 2025, ce qui soumettra les consommateurs à des tarifs trop élevés qui se répercuteront à leur tour sur les 4 années suivantes soumises à la formule d'indexation.

II LES CONTRIBUTIONS INTERNES

26. En suivi de la décision D-2020-146, le Transporteur a calculé la contribution pour l'agrégation annuelle (charges et ressources) des projets de croissance de charges en remontant jusqu'à l'année 2006. Ainsi, au 31 décembre 2020, sur la base des données réelles, la contribution interne pour le Transporteur qui en résulte pour la période 2006 à 2020 est cumulativement négative, soit -1 158 M\$. Lorsqu'on ajoute la contribution prévisionnelle de 2021, cette contribution interne cumulative au 31 décembre 2021 s'élève à -1 134 M\$.

➤ Pièce B-0071, p. 25

27. Conformément au dernier alinéa de l'article 3 de la section C de l'appendice J du *Tarif* du Transporteur, lorsqu'une telle contribution est négative, la contribution est exigée du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année.

« Les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charges-ressources annuelle sont cumulés d'une année à l'autre, ce qui permet, le cas échéant, de couvrir un solde négatif lors d'une année subséquente. 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. »

(nous soulignons)

28. Ainsi, puisqu'au terme de l'année 2021, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources sera négatif (- 1 134 M\$), le Distributeur devra verser sa contribution au Transporteur au plus tard le 31 décembre 2021, ce qui diminuera d'autant la base de tarification en prévision de l'année 2022.
29. Actuellement, le Transporteur, dans sa base de tarification, ne prévoit le versement d'une contribution interne pour l'agrégation charges-ressources qu'au

mois de décembre 2022, en fixant cette contribution à sa valeur prévisionnelle cumulative au 31 décembre 2022 (-960 M\$).

- B-0071, p. 25 ;
- B-0011/0039, p. 56;
- B-0058, p. 16 (sur la base de B-0025, p. 25 avant sa révision par B-0071)

30. Le Transporteur considère qu'il doit attendre l'écoulement d'une année complète depuis l'entrée en vigueur du nouvel article 3 de la section C de l'appendice J du *Tarif* du Transporteur (27 mai 2021) avant de percevoir le versement de la contribution interne pour l'agrégation charges-ressources du Distributeur résultant de sa détermination depuis 2006.

- B-088, p. 27 ;
- B-0110, p. 8 ;

31. Or, on ne retrouve cette exigence nulle part dans le *Tarif* du Transporteur. Il est plutôt bel et bien affirmé que lorsqu'au terme d'une année, une contribution pour l'agrégation charges-ressources est négative, le Distributeur doit verser cette contribution avant la fin de cette même année.

32. Aucune des décisions citées par le Transporteur à la page 7 de sa présentation B-0110 ne concerne une situation où s'applique une disposition explicite comme celle que l'on retrouve au dernier alinéa de l'article 3 de la section C de l'appendice J du *Tarif*.

Recommandation #3

La Régie doit exiger que la contribution interne pour l'agrégation charges-ressources cumulative à la fin 2021 soit versée par Distributeur avant la fin de cette même année 2021 et vienne ainsi diminuer la base de tarification du Transporteur en conséquence au mois de décembre 2021.

III LE MÉCANISME DE RÈGLEMENTATION INCITATIVE

A) LE FACTEUR X

33. Tout d'abord, la preuve révèle que l'étude de PEG a une force probante bien supérieure à l'étude de Brattle, notamment pour les raisons suivantes :

- a) La qualité de l'échantillon d'entreprises retenue par PEG est supérieure ;
 - Ont été exclues de cet échantillon les entreprises dont les données FCER comportaient des anomalies flagrantes (voir l'illustration

- éloquente contenue dans la présentation C-AHQ-ARQ-0013, p. 23-27) ou qui ont subi des événements complètement atypiques;
- Cet échantillon a déjà été éprouvé devant le Ontario Energy Board ;

➤ C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, p. 30

- b) Contrairement à PEG, Brattle n'a pas exclu les postes de dépenses 565 (Transmission by others), 566 (Miscellaneous Transmission Expenses) et 561.1-561.8 (Load Dispatch) ;

Les entreprises de transmission américaines ont connu des changements structureaux importants qui ont provoqué une hausse importante de ces trois postes de dépenses.

➤ C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, p. 13

- Poste 565 : Type de dépense sans lien avec la productivité de l'entreprise. Exclu par Hydro One dans l'étude de Fenrick (2021), C-AQCIE-CIFQ-0052, p. 32 (p. 20 de ladite étude) :

“Subtracting “transmission of electricity by others” expenses (Uniform System of Accounts category 565, on page 321 of FERC Form 1) creates a more comparable cost definition to Hydro One and, if not removed, would yield an unfair advantage to Hydro One, since certain U.S. utilities would have inflated expenses without commensurate output values.” (nous soulignons)

L'inclusion de ce poste de dépense crée une distorsion importante puisqu'il représente 34,87% des charges d'exploitation nettes (O&M) de l'échantillon Brattle alors que cela ne représente que 3% de celles du Transporteur (B-0064, p. 19 ; B-0113, p. 13).

Retirer ce poste de dépenses dans le calcul du facteur de productivité de Brattle aurait pour effet de faire passer son facteur X pour les charges nettes d'exploitation **de -3,38% à -2,32%** (1995-2019).

➤ B-0094, p. 15

- Poste 566 : Type de dépenses de transmission diverses qui ne correspondent à aucune catégorie et où il est susceptible de se trouver des dépenses importantes non récurrentes.

Ce poste de dépense représente 17,18% des charges d'exploitation nettes (O&M) de l'échantillon Brattle (B-0064, p. 19 ; B-0113, p. 13).

- Postes 561.1-561.8 : Dépenses visant à contrôler le système de transmission, fournir un service fiable, conduire des études de performance et prévoir les besoins futurs.

L'inclusion de ces postes de dépense crée une distorsion importante puisqu'il représente 10,7% des charges d'exploitation nettes (O&M) de l'échantillon Brattle alors que cela ne représente que 2% de celles du Transporteur (B-0064, p. 19 ; B-113, p. 13 ; C-AHQ-ARQ-0013, p. 29).

Retirer ces trois postes de dépenses dans le calcul du facteur de productivité de Brattle aurait pour effet de faire passer son facteur X pour les charges nettes d'exploitation **de -3,38% à -1,20%** (1995-2019).

➤ B-0094, p. 15

- c) Contrairement à PEG, Brattle n'a pas utilisé un indice de coût de la main-d'œuvre offrant des indices par région des États-Unis afin de déflater ce coût en fonction du marché particulier de chaque entreprise de l'échantillon;

➤ C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, p. 24

- d) Contrairement à PEG, Brattle n'a pas ajusté les données de demande à la pointe (« ratchet the peak demand data ») dans son étude de productivité en fonction de la capacité du réseau de transport. Cet ajustement est nécessaire puisqu'il n'est pas possible de réduire le coût en capital d'un réseau de transport en n'utilisant pas sa pleine capacité, peu importe l'évolution de la demande à la pointe;

➤ C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, p. 18 ;

➤ C-AQCIE-CIFQ-0072, p. 10;

- e) L'utilisation d'un modèle de dépréciation géométrique par PEG est plus appropriée que l'approche « One hoss shay » de Brattle;

➤ C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, pp. 8-11 ;

➤ C-AQCIE-CIFQ-0072, pp. 13-15 ;

- f) L'utilisation d'un estimateur des moindres carrés ordinaires sur des données regroupées (« pooled ordinary least squares ») par PEG dans le cadre de l'étude économétrique de *Benchmarking* est plus appropriée que celle d'un estimateur à effets fixes (« fixed effects ») comme l'a fait Brattle. PEG utilise des méthodes similaires à celles utilisées à maintes reprises devant le Ontario Energy Board et devant d'autres instances. L'utilisation inappropriée d'un estimateur à effets fixes explique en grande partie la différence de résultats entre les deux études de *Benchmarking*.

- C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, pp. 18-23 ;
- C-AQCIE-CIFQ-0072, pp. 18-25 ;

Quant au résultat de l'étude économétrique de *Benchmarking* de PEG indiquant que les charges nettes d'exploitation du Transporteur excèdent de 121% le *benchmark* déterminé à partir des données des entreprises américaines, PEG a identifié des raisons possibles pouvant expliquer ces pauvres résultats, incluant un questionnement quant au caractère comparable ou non des entreprises américaines de transport d'électricité avec le Transporteur;

- C-AQCIE-CIFQ-0009, p. 94

g) L'utilisation des données « Monthly Peak » (FERC, Form 1, p. 401b) par PEG dans son étude économétrique de *Benchmarking* est plus appropriée que l'utilisation des données « Transmission System Peak Load » (FERC, Form 1, p. 400) à cette fin par Brattle;

- C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, pp. 17-18 ;
- C-AQCIE-CIFQ-0072, p. 26 ;

h) L'expérience de PEG en matière d'études de productivité et d'études de type *benchmarking* dans le domaine de l'énergie, incluant le transport d'électricité, est plus grande que celle de Brattle.

- C-AQCIE-CIFQ-0046 et C-AQCIE-CIFQ-0072, p. 34;
- B-0063 et B-0113, p. 29

34. Ainsi, il est beaucoup plus probable que le taux de productivité des entreprises de transmission américaines pour les charges d'exploitation nettes soit celui évalué par PEG (2005-2019 : -1,74% ; pleine période d'échantillonnage : -0,68%) que celui évalué par Brattle (2005-2019 : -3,09% ; pleine période d'échantillonnage : -3,38%).

35. Par ailleurs, une question importante se pose lorsqu'on désire utiliser les études de productivité basées sur l'industrie américaine afin de déterminer le facteur de productivité pour le Transporteur : Est-ce que ce dernier fera face dans les prochaines années à des enjeux de productivité similaires à ceux rencontrés par les entreprises de transmission américaines depuis les 15 dernières années ? Si la réponse à cette question est négative ou incertaine, la Régie doit envisager le maintien du facteur de productivité actuel (0,57%).

- C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, pp. 47 et 48

36. D'ailleurs, même pour la période visée par les études multifactorielles de productivité, tout indique que la productivité (négative) de la majorité des entreprises de transport d'électricité américaines diffère de façon marquée de celle de Hydro-Québec.
37. En effet, l'étude sommaire de productivité du Transporteur faite par l'analyste de l'AQCIE-CIFQ démontre des taux de productivité positifs (moyenne annuelle de 0,54% de 2009 à 2017 et de 0,15% de 2009-2019).
 - Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0048, pp.17 et 18, Tableau AQCIE-CIFQ-9 ;
 - Présentation C-AQCIE-CIFQ-0073, p.14 ;
38. La Régie doit donc envisager d'autres choix que de simplement retenir un facteur de productivité calqué sur le marché américain.
39. Le Transporteur est capable de faire bien mieux que l'industrie américaine et les consommateurs peuvent s'attendre à ce qu'il soit assujéti à des standards de productivité qui lui sont appropriés.

Recommandation #4

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de maintenir le taux de productivité actuel de 0,57% comme facteur X d'ici 2022.

B) LE FACTEUR S

40. Le rapport de PEG recommande un facteur S d'au moins 0,6% plus un supplément (« adder ») de 0,1 à 0,3%, le tout afin de tenir compte des gains en productivité plus grands qui peuvent être anticipés du Transporteur par rapport aux entreprises de transmission américaines.
 - C-AQCIE-CIFQ-009, p.96 ;
 - C-AQCIE-CIFQ-0050/0051, p. 6 ;
 - C-AQCIE-CIFQ-0072, p. 31 ;
41. Dans la mesure où le facteur X de 0,57% recommandé par l'AQCIE-CIFQ serait retenu, il ne sera alors pas nécessaire d'appliquer un supplément (« adder ») de 0,1 à 0,3% visant à tenir compte des faibles incitatifs de productivité résultant d'utilisation de la méthode « *ROE premia and formula rate plans* » pour fixer les revenus des entreprises de transmission américaines.
42. Ceci dit, la nécessité de déterminer un facteur S pour le Transporteur demeure ;
43. En effet, les mesures annoncées par le Transporteur dans le dossier tarifaire R-4058-2018 (B-0007, pp. 13 à 19), concernant plusieurs innovations et initiatives

visant à améliorer son efficacité pour les années à venir, démontrent un potentiel additionnel de gain en productivité pour le Transporteur dans ses charges d'exploitation nettes :

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

44. Ces gains supplémentaires en productivité justifient un facteur S à la hauteur de celui recommandé par PEG, soit 0,6%.

Recommandation #5

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de retenir un facteur S de 0,6%.

C) LE MRI DE SECONDE GENERATION

45. Considérant les énergies immenses déployées depuis 2014 devant la Régie afin d'aboutir à un premier MRI pour la période 2019-2022 et d'en fixer les facteurs X et S les plus appropriés possibles, il serait totalement inapproprié et contre-productif que le Transporteur ne soumette pas pour 2023 un MRI de deuxième génération devant s'appliquer pour une nouvelle période d'au moins 4 ans.
46. Permettre au Transporteur de prendre une pause dans son assujettissement à un mécanisme de réglementation incitative, supposément afin de lui donner le temps de faire un *post mortem*, ouvre la porte à une suspension pour une période indéfinie de l'application d'un tel mécanisme dont l'accouchement a été si ardu.
47. Il faut donc éviter de revenir, pour une période indéterminée, à la détermination des revenus requis selon la méthode du coût de service, surtout à l'approche du prochain dossier tarifaire du Distributeur en 2025. Cela ne sera pas dans l'intérêt des consommateurs.
48. Rappelons qu'en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, la Régie doit favoriser des mesures ou des mécanismes incitatifs afin d'améliorer la performance du Transporteur :

« 49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinement de gaz naturel, la Régie doit notamment:

(...)

4° favoriser des mesures ou des mécanismes incitatifs afin d'améliorer la performance du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel et la satisfaction des besoins des consommateurs;

(...) » (nous soulignons)

49. La Régie peut donc ordonner au Transporteur, qui est d'ailleurs déjà régi par un MRI, de soumettre un dossier tarifaire pour 2023 en fonction d'un MRI de deuxième génération.
50. Si le Transporteur considère que des ajustements au MRI sont requis, il a suffisamment de données et de temps afin de soumettre ses demandes dans le cadre du dossier tarifaire 2023 ;
51. Le fait que l'année 2023 puisse être une année de « rebasing » pour le Transporteur n'implique aucunement qu'elle ne puisse pas être en même temps la première année d'un nouveau MRI.

Recommandation #6

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

IV LE COMPTE D'ÉCART POUR LE PROJET DE LA ROMAINE

52. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi 34, l'opportunité de créer un compte d'écart pour le projet de La Romaine a moins d'impact sur la facture des consommateurs du Distributeur.
53. Il faut néanmoins s'assurer que la disposition de la totalité du CÉR survienne avant 2025 afin qu'il n'ait pas d'impact cette année-là sur le tarif du Transporteur imposé au Distributeur et assumé ultimement par les consommateurs.
54. En effet, les consommateurs ne bénéficiant pas de la réduction du tarif du Transporteur lors des années de versement de montants à ce CÉR, il serait inéquitable et injuste qu'ils subissent l'impact à la hausse sur le tarif du Transporteur qui résultera de la disposition de ces montants au moment du versement de la contribution du Producteur au projet de La Romaine.

Recommandation #7

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'autoriser la création d'un CÉR pour le projet de La Romaine dans la mesure où sa disposition se fera totalement comme prévu en 2022.

V LE PROJET MICOUA-SAGUENAY

55. Le Transporteur indique que le coût du projet Micoua-Saguenay a été révisé à 1000,8 M\$ alors que le budget approuvé par la Régie dans sa décision D-2019-087 était de 792,7 M\$. Il s'agit d'un dépassement de 208,1 M\$.
- Pièce B-0039, p. 26
56. Les motifs invoqués pour expliquer cet écart aussi important (inflation, conditions de marché défavorables ; conditions de terrain plus sévères qu'anticipées ; mesures additionnelles de sécurité des travailleurs ; mesures additionnelles de respect de l'environnement ; mesures sanitaires COVID-19) sont trop sommaires et insuffisants.
57. Par conséquent, ces explications ne peuvent justifier d'inclure cet excédent dans la base de tarification du Transporteur. La preuve ne permet pas de conclure que cet excédent de coût correspond à celui d'un actif prudemment acquis.

Recommandation #8

L'AQCIE et le CIFQ sont en accord et appuient totalement la recommandation d'OC à l'effet que cet excédent de coût du projet Micoua-Saguenay ne doit pas être inclus dans la base de tarification du Transporteur.

Subsidiairement, avant une telle inclusion à la base de tarification, une vérification doit être faite par la Régie dans le cadre d'un dossier spécifique.

VI DEMANDE D'ORDONNANCE DE CONFIDENTIALITÉ

58. Conformément à sa demande C-AQCIE-CIFQ-0035 faite le 5 octobre 2021 en vertu de l'article 30 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, l'AQCIE et le CIFQ demandent à la Régie de rendre une ordonnance, sans restriction quant à sa durée, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces C-AQCIE-CIFQ- aux pièces C-AQCIE-CIFQ-0022 à 0031, 0059, 0063 et 0064 0022 à 0031, 0059, 0063 et 0064 en raison de leur caractère confidentiel.

59. Les pièces C-AQCIE-CIFQ-0059, 0063 et 0064 se rapportent au contenu des pièces C-AQCIE-CIFQ-0022 à 0031.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE

PRENDRE en compte les recommandations de l'AQCIE-CIFQ dans le présent dossier ;

INTERDIRE la divulgation, la publication et la diffusion des informations contenues aux pièces C-AQCIE-CIFQ-0022 à 0031, 0059, 0063 et 0064 en raison de leur caractère confidentiel et ce, pour une période sans restriction quant à sa durée.

LE TOUT RESPECTIVEMENT SOUMIS

Laval, le 20 décembre 2021

Dunton Rainville sencrl

DUNTON RAINVILLE SENCRL
Procureurs des intervenants
AQCIE-CIFQ