

C A N A D A  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
N : R-4167-2021 (Volet 2)

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

**HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de  
transport**

(ci-après « HQT » et le « Transporteur »)

Demanderesse

ET

**FÉDÉRATION CANADIENNE DE  
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE**

(ci-après « la FCEI »)

Intervenante

---

---

### ARGUMENTATION DE LA FCEI

---

**L'INTERVENANTE SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**CÉR sur les dépenses en capital**

1. Dans sa décision D-2020-041, la Régie a demandé au Transporteur de présenter, dans le cadre du présent dossier, une preuve sur les impacts de la création d'un CÉR sur les rubriques liées au rendement sur la base de tarification et les amortissements compte tenu du constat d'écarts importants et récurrents entre les valeurs autorisées et réelles de la base de tarification ayant mené à une surestimation du rendement autorisé et des charges d'amortissement.
2. La FCEI réitère l'entièreté de sa preuve sur la création d'un CÉR, car elle considère que le Transporteur n'a pas offert des réponses suffisantes justifiant la non-crédation d'un tel compte.
3. La FCEI a rappelé, aux pages 2 et 3 de sa preuve écrite, les passages importants de la décision D-2020-041. La Régie y fait de nombreux constats relatifs à la surestimation répétée qui ne trouve pas de remède approprié.
4. Dans sa preuve, le Transporteur a présenté les aspects suivants susceptibles de convaincre la Régie de la non-nécessité de créer un tel CÉR :

- Le besoin identifié par la Régie est-il toujours présent?
  - Quel serait l'impact du CÉR sur le MRI?
    - Difficulté accrue à gérer les écarts budgétaires
    - MTÉR
    - Clause de sortie
    - Recherche d'efficience
  - Les critères pour la création d'un CÉR sont-ils satisfaits?
  - Le besoin identifié par la Régie est-il toujours présent?
5. La preuve attendue de la part du Transporteur par la Régie sur les impacts de la création d'un tel CÉR se devait donc d'être claire et probante.
6. Le Transporteur s'est d'abord interrogé sur le besoin même de la création d'un CÉR sur les dépenses en capital. Il invoque les améliorations apportées au fil des dossiers pour améliorer l'acuité de sa prévision et présente les écarts réels de 2019 et 2020.
7. Bref, pour le Transporteur, le problème n'existe plus.
8. À l'audience, en plus de sa preuve écrite déposée au dossier, le témoin de la FCEI, monsieur Antoine Gosselin, a affirmé plutôt le contraire :
- Dans le cas de deux mille vingt-et-un (2021), c'est une année de base qu'on a présentée, donc évidemment, c'est... on avait le bénéfice d'une année de plus, là, pour faire notre prévision. Mais malgré ça, le Transporteur a dû faire les corrections entre le dépôt de son dossier puis l'audience en décembre deux mille vingt-et-un (2021) et en plus, bien on observait, l'engagement 1 a été demandé par la FCEI que même entre novembre, octobre, entre décembre, pardon, deux mille vingt-et-un (2021) et puis la fin de l'année, on a dû revoir de façon assez importante, là, les mises en service, le niveau des mises en service pour novembre et décembre. Donc, à notre avis, c'est tout à fait prématuré, là, de conclure que les moyens qui ont été mis en place par le Transporteur permettent de mettre ce problème-là derrière nous.<sup>1</sup>
- (Nos soulignés)
9. Selon la FCEI, le problème est toujours présent : la Régie doit agir et procéder à la création du CÉR.

### **Quel est l'impact du CÉR sur le MRI?**

10. Le Transporteur affirme aussi qu'il ne serait pas possible d'ajouter un CÉR sans revoir d'autres caractéristiques du MRI, dont le MTÉR.
11. Le Transporteur semble vouloir grossir l'impact potentiel du CÉR sur le MRI.

---

<sup>1</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 58-59.

12. À l'audience, en plus de sa preuve écrite déposée au dossier, le témoin de la FCEI, monsieur Antoine Gosselin, a indiqué ce qui suit à cet effet :

Et un des points qu'on fait valoir, c'est que ce n'est pas parce qu'il y a un MTÉR que c'est justifié de tolérer les prévisions qui sont erronées à la base et qui sont biaisées dans ce cas-ci. Et peut-être un commentaire sur le mot « biaisé », là, le fait d'observer que les prévisions sont biaisées, ça n'implique pas nécessairement une mauvaise intention à la base, là. Des fois, on... peut-être que c'est interprété comme ça par le Transporteur, mais il y a personnes qui dit qu'on est en train de jouer avec les prévisions pour, pour s'avantager. Mais ce n'est pas parce qu'on joue pas intentionnellement avec les prévisions que ça veut dire que la prévision ne peut pas quand même être biaisée.

Dans ce cas-ci, ce qu'on observe notamment c'est que le Transporteur semble surestimer, de manière récurrente, cette capacité à réaliser son plan d'investissement. Et donc ça c'est un biais dans sa perception de ce qu'il est en mesure de faire même si c'est pas volontaire. Et à ce niveau-là, le docteur Higgin mentionnait, dans la preuve qu'il a déposée après le dépôt de notre preuve, essentiellement un petit peu la même chose que nous. Donc j'ai mis la citation là, mais que finalement c'est pas approprié de payer pour des, des actifs qui sont pas en service. Peu importe qu'il ait un MTÉR ou qu'il n'y ait pas de MTÉR.<sup>2</sup>

(Nos soulignés)

13. La Régie a approuvé le MTÉR dans une optique où elle s'attendait à des prévisions centrées.
14. La preuve dans les dossiers tarifaires du Transporteur des dernières années démontre le contraire.
15. Les écarts de prévision observés au cours des dix dernières années ne sont pas compatibles avec ces attentes.
16. Un CÉR permettrait de se rapprocher des prémisses sur la base desquelles le MTÉR a été mis en place par une décision de la Régie.

### **Impact d'un CÉR sur la capacité de gérer les écarts budgétaires**

17. Le Transporteur a aussi évoqué le fait que la Régie avait considéré la possibilité pour le Transporteur d'utiliser des leviers de gestion pour respecter ses objectifs financiers et limiter le risque d'écarts négatifs.
18. À l'audience, en plus de sa preuve écrite déposée au dossier, le témoin de la FCEI, monsieur Antoine Gosselin, a mentionné que :

Le Transporteur faisait valoir que, bien, dans le fond, le MTÉR avait été mis en place en prenant compte que, bien, lui, le Transporteur allait pouvoir jouer en quelque sorte, avec ses, ses investissements et ses mises en service pour venir compenser des dépenses d'exploitation, par exemple, qui seraient trop élevées. Et maître Turmel a posé une question

---

<sup>2</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 59-60.

à monsieur Verret dans ce sens-là, je pense qu'il a bien compris la question, et ce qu'il a répondu c'est non, en fait le Transporteur ne fait pas ça pour toutes sortes de raisons qu'il a expliquées. Alors, ça contredit ce que le Transporteur avançait dans sa preuve écrite à l'effet que la mise en place d'un compte d'écart et de report viendrait le priver de cet outil-là. Cet outil-là il ne l'utilise pas déjà.<sup>3</sup>

(Nos soulignés)

19. Le témoin de HQT, monsieur Stéphane Verret, a effectivement répondu ce qui suit :

Q. Donc, ma question à vous, Monsieur Verret, est-ce que la pratique à laquelle il est fait potentiellement référence, ou que la Régie a pris pour acquis que vous aviez les outils ou les leviers, dans les faits, est-ce que vous utilisez une telle pratique, de tels leviers aujourd'hui?

M. STÉPHANE VERRET : R. Écoutez, à ma connaissance, la réponse est non, parce que... Et je veux vraiment contextualiser la réponse que je vous fournis. Dans le courant d'une année, il faut penser qu'il y a plus de mille (1000) projets en transport qui se déroulent, qui sont réalisés au fur et à mesure que l'année avance. Ces mille (1000) projets-là doivent être réalisés par l'ensemble des équipes sur le terrain, des fournisseurs, et cætera, doivent être coordonnés à l'interne avec les contrôles de mouvements d'énergie au niveau des retraits qui sont requis sur le réseau pour pouvoir réaliser l'ensemble de ces projets-là. Donc, c'est une planification très importante qui doit être réalisée durant l'année pour pouvoir réaliser ces différents projets-là.<sup>4</sup>

(Nos soulignés)

### **Impact d'un CÉR sur le déclenchement de la clause de sortie**

20. La FCEI réfère à sa preuve écrite.

### **Impact d'un CÉR sur la recherche d'efficience**

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

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

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

---

<sup>3</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 60-61.

<sup>4</sup> Notes sténographiques du 5 juillet 2022 p. 103-104.

Transporteur. Et donc, même avec un compte d'écarts et de reports, il demeure un incitatif pour le Transporteur à être efficace du point de vue d'Hydro-Québec dans son ensemble.<sup>5</sup>

(Nos soulignés)

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

### **Les critères pour la création du CÉR sont-ils satisfaits?**

24. Pour les raisons mentionnées à sa preuve écrite, la FCEI considère qu'il n'y a pas d'empêchements majeurs et qu'il serait par ailleurs économiquement justifié de mettre en place un CÉR sur les dépenses en capital.
25. L'audience a toutefois permis à la FCEI de voir une solution possible de raffinement à l'égard de la création du CÉR.
26. Il s'agirait d'un CÉR qui capterait seulement les écarts qui découlent du décalage temporel des mises en service.
27. À l'audience, en plus de sa preuve écrite déposée au dossier, le témoin de la FCEI, monsieur Antoine Gosselin, a présenté la solution suivante :

Également comme recommandation disons nouvelle, ça, ce n'est pas dans notre preuve, mais après avoir pris connaissance des préoccupations des autres personnes qui se sont exprimées dans le dossier puis avoir réfléchi peut-être un petit peu plus, je pense que ça pourrait être pertinent d'évaluer la... la chose suivante, c'est-à-dire créer un compte d'écarts et de reports, mais qui capterait non pas les écarts de... tous les écarts liés au coût du capital, mais seulement les écarts qui résultent du décalage temporel des mises en service.

Parce que c'est ça le problème principal qui a été ciblé. Et je pense que si on faisait ça, bien on pourrait éviter, là, de... éviter les craintes ou éviter les problèmes liés à la perte d'efficacité. Et puis la manière, si vous voulez, que j'envisage par exemple un tel compte d'écarts et de reports, c'est que, par exemple, au dossier tarifaire le Transporteur pourrait identifier toutes les mises en service supérieures à un certain montant, par exemple vingt-cinq millions de dollars (25 M\$).

Donc, identifier tous les projets, les mises en service supérieures à ce montant-là, avec le mois auquel ils sont prévus. Et au rapport annuel, bien on va voir chacune puis on regarde combien... de combien elle a décalé puis ça a été quoi l'impact de ce décalage-là sur le coût du capital, amortissement, rendement. Et c'est ce montant-là qui pourrait être pris et mis dans un compte d'écarts et de reports pour chacune des... des mises en service, là, qui auront fait l'objet de ce suivi-là.

Alors est-ce que ça doit être seulement les mises en service supérieures à cinquante millions (50 M)? Est-ce que ça doit être supérieur à vingt cinq (25 M), à dix millions (10 M)? Je ne le sais pas. Probablement qu'une chose qui pourrait être faite dans le prochain dossier tarifaire serait de demander au Transporteur d'identifier justement les mises en service en fonction des montants des mises en service puis de voir, bien, O.K. : on a combien des

---

<sup>5</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 62-63.

mises en service de, par exemple, dix millions (10 M) et plus? Il y en a-tu... il y en a-tu deux cents (200)? Il y en a-tu vingt (20)?

Donc, qu'est-ce que ça représente, dans le fond, comme charge de travail de suivre tout ça, puis aussi, d'essayer d'aller voir, bien, si on appliquait une approche similaire à ce que je vous recommande ce matin, là, bien, dans quelles mesures est-ce que ça règle le problème, là? Alors, on pourrait aller voir, par exemple, si on avait appliqué ça en deux mille dix-huit (2018) ou deux mille dix-neuf (2019), quel montant aurait été mis dans le compte d'écart ou de report?

Et donc, est-ce que ça résout le problème ou dans le fond, ça aurait eu un impact trop marginal de telle sorte que finalement, ça ne vaut pas la peine de faire ça. Mais je vous soumets que je pense que ça doit être une avenue, là, qui serait intéressante à être explorée, qui permettrait à la fois de régler le problème qui préoccupe la Régie, sans avoir les inconvénients au niveau de l'efficacité qui ont été soulevés par plusieurs des intervenants...<sup>6</sup>

(Nos soulignés)

28. La FCEI croit que cette amélioration suggérée vaut la peine d'être approfondie.
29. Dans son argumentation, le Transporteur « soumet que la Régie ne peut la retenir puisqu'aucune analyse n'a été réalisée sur ses impacts et sa pertinence. D'ailleurs, l'Intervenant ne connaît pas les spécifications de cette proposition. »
30. Cet argument du Transporteur n'est pas très convaincant. Alors que la FCEI tente, de manière constructive, d'arriver à une proposition d'un CÉR qui reflète les réalités réglementaires, le Transporteur se contente de cet argument circulaire.

### **Indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation**

31. La FCEI s'en remet à sa preuve écrite et à ses recommandations sur le sujet.

### **Balisage de la rémunération**

32. La preuve que HQT a déposée incluant le rapport de Normandin Beaudry (« NB ») présente, avec respect, de nombreuses lacunes soulevées non seulement par l'expert des intervenants (OAC), mais aussi au cours des contre-interrogatoires des intervenants à l'égard des représentants de NB.
33. Dans un premier temps, la FCEI s'en remet à la preuve et au témoignage de l'expert des intervenants.
34. La FCEI s'est dite, dans sa preuve écrite, préoccupée par le constat d'OAC montrant que le groupe de référence utilisé par Hydro-Québec et NB présente une proportion plus élevée d'organisations du secteur public que ce qui est observé chez Hydro One.

---

<sup>6</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 68-71.

35. La FCEI a aussi constaté que le rapport de NB à l'égard du choix du groupe de comparaison est relativement opaque et inclut de nombreux critères subjectifs.
36. L'audience et les contre-interrogatoires des témoins de NB n'ont aucunement rassuré la FCEI, au contraire.
37. Le choix des critères et leur application sont apparus clairement subjectifs.
38. À l'audience, en plus de sa preuve écrite déposée au dossier, le témoin de la FCEI, monsieur Antoine Gosselin, a bien résumé le caractère opaque de ces critères :

On a questionné en DDR ce propos-là, maître Turmel a posé des questions lors de l'audience mais je dois vous avouer que ça reste très nébuleux pour nous. Il y a des explications qui ont été fournies par Normandin Beaudry mais, qui selon nous, ne satisfont pas à cette demande-là. Je ne pense pas que l'on soit en mesure, à ce stade-ci, de comprendre exactement pourquoi les entreprises qui sont dans le groupe de référence ont été sélectionnées et pourquoi celles qui n'y sont pas ont été rejetées.

Et je vous donne un exemple, là. Parmi les réponses qui nous ont été données qui, à mon sens, ne sont pas, ne rencontrent pas les critères de rigueur, là, qui devraient s'appliquer dans un cadre comme ça, on a demandé d'expliquer comment les critères étaient appliqués puis sur la question de critères, de l'importance, là, des compagnies, là. J'ai oublié le mot exact, là, mais le.. voilà figuré parmi les plus importants dans le secteur de l'activité économique. Puis là, bien monsieur Beaudry nous a dit, en guise de réponse, il dit bien regardez, Air Canada je pense que tout le monde s'entend que elle est important dans son secteur d'activités. Puis il est passé à travers deux, trois autres compagnies comme ça là, en disant en quelque sorte, bien, ça paraît assez clair que ces compagnies-là ont encore ces critères-là. Ce qui était, je pense, de mémoire, tout à fait exact. Mais la question est pas là.

L'idée c'est de savoir... je ne conteste pas que Air Canada puisse rencontrer ces critères-là, mais la question c'est pour toutes les autres compagnies pour lesquelles c'est, par exemple ça peut être moins évident ou plus, plus, plus litigieux est-ce que rencontre ou rencontre pas. On ne le sait pas comment la sélection a été faite.

Dans toutes les compagnies pour lesquelles on n'a aucune information qui n'ont pas été retenues dans le groupe, on le sait pas si elles auraient pu y être et pourquoi elles n'y sont pas. Alors de simplement dire bien, et même si on avait passé à travers toute la liste des, des, des compagnies qui sont dans l'échantillon et même si, à sa face même, toutes ces compagnies-là on pouvait conclure qu'elles rencontrent tous les critères, même ça, ça serait pas satisfaisant à mon sens parce que la question c'est de savoir oui mais il y en a combien d'autres qui auraient rencontré les mêmes critères. Et pourquoi c'est pas elles qu'on a choisi à la place de celles qui ont été retenues.

Monsieur Beaudry, je pense à un moment donné disait, c'est sûr que si on passait à travers toute la liste peut-être qu'on en aurait trouvé quarante (40) de plus, mais on doit se limiter dans le nombre de compagnies qu'on considère parce que sinon ça va créer du travail excessif.

Alors je veux bien, mais encore faut-il que s'il y en a quatre-vingt (80) qui rencontrent les critères et qu'on se dit bien, on veut juste travailler avec quarante (40) parce que, parce que sinon ça va créer trop de travail, encore faut-il savoir comment on a fait pour passer du quatre-vingts (80) au quarante (40) et ça été quoi le facteur discriminant qu'on a utilisé ou à la limite on a fait un tirage au sort. Mais il faut connaître cette information-là, je pense

que, ça me semble être la base de toute étude qui utilise des groupes de comparaison. Il faut avoir une idée très claire de comment l'échantillon a été sélectionné.<sup>7</sup>

(Nos soulignés)

39. Il apparaît donc crucial, pour le prochain dossier dans lequel une nouvelle étude de balisage sera effectuée, de présenter de manière détaillée le processus de sélection du groupe de référence.
40. Les explications fournies par NB sur cette question ont démontré un manque de rigueur.
41. La FCEI demande à la Régie d'exiger de HQT que la prochaine étude de balisage de la rémunération globale présente de manière détaillée l'ensemble du processus de sélection du groupe de référence, en précisant notamment que l'information suivante soit documentée et mise en preuve :
  - la liste complète des organisations considérées pour former le groupe de référence;
  - la liste des critères utilisés pour évaluer l'admissibilité des organisations. À titre indicatif, dans le présent dossier, NB mentionne neuf critères regroupés en cinq caractéristiques;
  - la méthodologie utilisée pour évaluer chacun de ces critères, que cette méthodologie soit quantitative ou qualitative;
  - le résultat de l'évaluation de chaque critère pour chaque organisation et la justification de ce résultat lorsqu'il implique un jugement subjectif;
  - la manière dont les résultats des critères sont combinés pour déterminer si une caractéristique est présente; et
  - les règles de sélection des organisations lorsque certaines caractéristiques ne sont pas rencontrées.
42. Dans son argumentation, le Transporteur juge la demande de la FCEI à l'égard du groupe de référence « irréaliste » et ajoute que « ces tâches viendrait[en]t alourdir un processus déjà très long et n'apporterai[en]t pas de valeur ajoutée. »
43. Le Transporteur n'a donc pas de réelle critique de fond, mais simplement une qui s'avère liée à la lourdeur du processus proposé ou sa longueur.
44. La FCEI soumet que comprendre le processus par lequel le groupe de référence a été créé apporte indéniablement de la valeur ajoutée. Par ailleurs, produire des listes existantes de quelques centaines d'entreprises ne constitue pas un ajout de travail important. L'ensemble des informations demandées existent et ne requièrent pas de travail additionnel pour les créer, mais seulement pour les produire à la Régie.

---

<sup>7</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 73-75.



45. La FCEI demande également à la Régie d'exiger du Transporteur que la prochaine étude de balisage de la rémunération globale présente une comparaison entre la proportion d'organisations du secteur public dans le groupe de référence du Transporteur versus celui d'autres organisations comparables et de justifier les disparités, le cas échéant.
46. À cette demande, le Transporteur répond qu'il est un cas « unique » et que la « comparaison de la composition du marché de référence n'est pas pertinente et non souhaitable. »
47. Le Transporteur n'explique pas en quoi cette comparaison n'est pas pertinente. Il n'explique pas davantage pourquoi cette comparaison n'est pas souhaitable.
48. La FCEI demande à la Régie de reconnaître que la masse salariale devrait être de l'ordre de 10 % afin d'assurer un positionnement à l'intérieur de la zone de compétitivité.
49. La FCEI demande une mise à jour de l'étude de NB en intégrant les recommandations retenues par la Régie.
50. La FCEI demande d'appliquer les conclusions de la Régie pour les fins du dossier tarifaire 2025-2026 du Distributeur.
51. Dans son argumentation, le Transporteur juge que « les offres de la rémunération globale évoluent lentement », que « 2025-2026 serait un mauvais usage des ressources d'Hydro-Québec, des entreprises sollicitées, de la Régie et des intervenants » et qu'il s'agirait là d'une période trop rapprochée pour conduire une nouvelle étude.
52. Comme l'a affirmé le témoin de la FCEI, monsieur Antoine Gosselin, à l'audience, la Régie doit, dans le présent dossier et sur cette question du balisage, mettre à jour l'étude actuelle en fonction de la décision à venir et veiller à la production des détails de l'application du processus de sélection du groupe de référence :

Donc mettre à jour l'étude en intégrant les recommandations qui auront été retenues par la Régie pour le dossier deux mille vingt-trois (2023) du Transporteur. Ou si ce n'est pas pratiquement réalisable, deux mille vingt-quatre (2024) à la limite, mais il faut que, je pense que les déterminations qui auront été faites par la Régie au bout de ce dossier-ci puissent trouver application dans une étude à brève échéance.

Et appliquer également ces recommandations-là, pour les fins du dossier deux mille vingt-cinq, deux mille vingt-six (2025-2026). Que ce soit par le biais d'une nouvelle étude ou que ce soit simplement par une mise à jour de cette étude-ci en intégrant des nouveaux, des nouvelles variables en incluant la nouvelle information sur la sélection du groupe contrôlé.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Notes sténographiques du 8 juillet 2022, p. 75 et 76.

53. Il apparait de la preuve en général que le marché de l'emploi est très dynamique et que l'option de ne rien faire d'ici 2030 en ce qui a trait au balisage de la rémunération, comme le suggère le Transporteur, ne semble pas une solution appropriée.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Montréal, ce 20 juillet 2022

*Fasken Martineau DuMoulin*

Copie conforme

(s) Fasken Martineau DuMoulin

**Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.**  
Procureurs de l'intervenante FCEI