

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

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

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

- ET -

OPTION CONSOMMATEURS

Intervenante

ARGUMENTATION D'OPTION CONSOMMATEURS

I. INTRODUCTION

1. Le 30 juillet 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport (le «Transporteur» ou «HQT») déposait une demande modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022.
2. Le 10 août 2021, la Régie a rendu sa décision D-2021-101 par laquelle elle a ordonné au Transporteur d'émettre un avis public le 14 août 2021 et a fixé un échéancier pour le processus de demande d'information.

3. Le 26 août 2021, OC a déposé sa demande d'intervention.
4. Le 24 septembre 2021, la Régie a rendu sa décision D-2021-123 par laquelle elle a établi le cadre d'examen du dossier et statué sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et du calendrier de traitement. Elle sépare l'étude du dossier en deux volets.
5. La présente argumentation résume la position d'OC dans le Volet 1 du dossier concernant les sujets suivants :
 - *Dépassement de coûts pour le projet Micoua-Saguenay; et*
 - *Planification du réseau de transport*
 - *Étude de productivité multifactorielle et établissement des facteurs X et S pour 2022.*

II. DÉPASSEMENT DE COÛTS DU PROJET MICOUA-SAGUENAY

6. Dans la preuve déposée par le Transporteur le 30 juillet 2021, celui-ci indique un coût de 1 000, 8 M\$ pour le projet Micoua-Saguenay, un montant nettement plus élevé que le budget approuvé par la Régie dans la décision D-2019-087 de 792,7 M\$. À l'instar de la Régie¹, OC juge que le niveau d'information associé à un dépassement de 208,1 M\$ était nettement insuffisant lors du dépôt de la preuve du Transporteur.
7. L'encadrement réglementaire des dépassements supérieurs à 15 % du montant autorisé par la Régie dans le cadre de l'examen de projet d'investissement sujet à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« LRÉ ») exige un examen approfondi de ceux-ci.

¹ D-2021-123, para. 135

8. D'ailleurs, dans la décision de la Régie ayant autorisé le projet Micoua-Saguenay, celle-ci s'était prononcée comme suit sur la question des dépassements²:

« [174] Le Transporteur s'engage à obtenir une nouvelle autorisation et à en informer la Régie, en temps opportun, dans l'éventualité où le coût total du Projet dépasse le montant autorisé de plus de 15 % ou de plus de 100 M\$, selon la première de ces éventualités. Il souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

[175] Le Transporteur indique qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet. Il indique qu'il fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si elle le requiert. Le Transporteur propose de présenter le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 5 de la pièce B-0005 ainsi que, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0008.

[176] Le Transporteur propose aussi, dans les deux cas, de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et de fournir, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels ainsi que les échéances. »

9. Dans la décision D-2021-144 rendue dans le présent dossier suite à une contestation d'OC à une réponse incomplète du Transporteur sur les justificatifs des dépassements de coût du projet, la Régie s'est prononcée comme suit :

« [18] Quant à la question 16.3, la Régie la considère pertinente. Le projet de ligne Micoua-Saguenay fait en effet l'objet d'une intégration à la base de tarification de 75,8 M\$ en 2021, soit la première demande d'intégration à la base de tarification du projet. La Régie considère opportun de faire l'examen de ce dépassement de coût au regard du projet dans son ensemble et non

² D-2019-087

aux seuls actifs faisant l'objet d'une demande d'intégration à la base de tarification au présent dossier. Un tel examen s'inscrit de plus dans le cadre défini aux décisions D-2014-035 et D-2017-021. »

10. Dans l'extrait ci-dessous de la décision D-2017-021, la Régie réfère à une décision antérieure de la Régie qui encadre plus précisément le traitement à apporter à l'examen d'une demande d'inclusion de coûts liés à un dépassement de plus de 15% d'un projet approuvé dans le cadre de l'article 73 LRE:

«[363] La Régie réitère que les dépassements de coûts supérieurs à 15 % doivent être dénoncés, conformément à la décision D-2014-035. Elle s'attend, lorsque des modifications substantielles, comme un dépassement de coûts, sont apportées à un projet d'investissement, à ce que le Transporteur rende cette information disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager.

[364] La Régie ordonne au Transporteur de déposer systématiquement dans son dossier tarifaire, lors de la première demande d'inclusion, partielle ou totale, d'un projet à la base de tarification, le suivi administratif déjà soumis à la Régie pour expliquer le dépassement des coûts de plus de 15 %. »

11. À la lecture de l'extrait ci-dessus, il appert que TransÉnergie était en infraction de l'ordonnance de la Régie décrite au paragraphe 364. Conséquemment, malgré les démarches d'OC pour obtenir plus d'information, il s'avère que le Transporteur n'a pas été en mesure de rencontrer le fardeau de justifier adéquatement la prudence des coûts encourus liés aux dépassements de 208,1 M\$.
12. En plus des dispositions réglementaires mentionnées ci-dessus exigeant un examen des dépassements de plus de 15% du budget autorisé, l'ampleur du dépassement, soit 208.1 M\$, qui dépasse largement le seuil de 65 M\$ justifiant la mise en place d'une audience publique, requiert minimalement une étude aussi

détaillée que ce qui est exigé dans des projets d'investissement sujet à l'article 73 de la LRE et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

13. OC constate que malgré les lacunes importantes dans les justificatifs des dépassements présentés à la Régie, le Transporteur n'a pas jugé utile de produire une contre-preuve pour réfuter le résultat de l'analyse d'OC démontrant que plusieurs des éléments justifiant les hausses de coûts étaient connues au moment où le Transporteur a demandé l'approbation du projet Micoua-Saguenay en février 2019.
14. En effet, selon la preuve présentée en huis clos reproduit ci-dessous, les dépassements de coûts s'expliqueraient en partie par la sévérité du terrain et l'impact de cela sur le choix des pylônes (malgré l'expérience du chantier Chamouchouane-Bout-de l'Île) ainsi que les mesures de Santé et sécurité au Travail, lesquels ont contribué à hauteur de 99,69M\$ du dépassement. Ce montant inclut la portion des frais financiers associés aux éléments mentionnés ci-dessus:

Confidentiel

Évolution du projet

Explication des écarts de coûts (M\$)

* Excluant les frais financiers

1	Inflation et conditions de marché défavorables	
1.1	Inflation / conditions de marché / rendement	
	•Construction	
	•Déboisement	
	•Géotechnique	
1.2	Ajout d'un 4ème contrat	
1.3	Divers	
2	Conditions terrain plus sévères et mise sur place des mesures nécessaires en SST et environnement.	
2.1	Tonnage d'acier et changements techniques	
2.2	Améliorations SST et environnement	
2.3	Divers	
3	Augmentation des frais financiers due notamment à la hausse des coûts du Projet et au retard dans les autorisations gouvernementales	29,2
4	Arrêt des travaux au printemps 2020 et mise en place des mesures sanitaires en raison de la COVID-19	
5	Coûts relatifs aux mesures d'atténuation des impacts environnementaux et d'acceptabilité sociale	
5.1	Ententes avec les autochtones	
5.2	Mise en valeur	
5.3	Expertise immobilière	
6	Autres	
6.1	Ajustement à la suite d'un projet similaire récent	
6.2	Retard dans les autorisations gouvernementales	
6.3	Travaux de postes	
6.4	Autres	
Total		298,1

15. Or, selon OC, la preuve qui a été administrée par le Transporteur démontre que ces éléments étaient connus au moment de soumettre pour approbation à la Régie le projet-Micoua-Saguenay en février 2019.
16. En effet, à la lecture des notes sténographiques de l'audience à huis clos du 10 décembre 2021, reproduites ci-dessous, on peut conclure que la sévérité du terrain justifiant une quantité additionnelle d'acier suite à la sévérité du terrain était connue par le Transporteur bien avant la tenue des audiences du dossier R-4052-2018 en février 2019 :

« Donc, vous avez ici les conditions de terrain très sévères. Je vous ramène en deux mille dix-sept (2017), donc, on est à gauche de l'écran, la petite flèche numéro 1. On a une répartition, donc, vingt-cinq pour cent (25 %) de pylônes dits rigides et soixante-cinq (65), et soixante-quinze pour cent (75 %) de pylônes haubanés.

Qu'est-ce que c'est, un pylône haubané, c'est celui que vous voyez à gauche. C'est le pylône qui est en V. C'est un pylône qui a une seule fondation à sa base, qui est assez léger, en poids d'acier, là, pour un pylône 735 kV et qui est retenu à l'aide de quatre haubans. C'est un pylône qui va donc coûter moins cher qui se monte très rapidement en moins d'une journée.

Donc, on en a soixante-quinze pour cent (75 %) dans la première répartition qui est faite par les ingénieurs et on a vingt-cinq pour cent (25 %) de pylônes rigides. Ce pylône-là, il est très lourd en acier. Il est autoportant, donc il a quatre fondations. Donc, il va prendre beaucoup plus de temps à construire les quatre fondations, à assembler, parce que son poids d'acier est tel que chaque pièce doit être manipulée, là, avec des équipements, et à ériger. Donc, quatre jours environ pour ériger ce pylône-là.

Plus on avance dans le temps, à l'automne deux mille dix-sept (2017), on va recevoir nos relevés de terrain. Nos ingénieurs vont travailler à traiter ces données-là, à visiter le terrain, à revoir, à tenter d'optimiser. On se rend

compte que plutôt que, dans nos autres projets où on réussit à réduire le nombre de pylônes, espacer nos pylônes, on va se rendre compte que pour traverser ce territoire tellement vallonneux, avec tant de rivières, tant d'obstacles, c'est plus le territoire qui va nous imposer le type de pylônes.

Et le territoire nous impose beaucoup plus de pylônes de type rigide parce qu'il est plus haut puis il nous permet de mieux traverser ce grand territoire-là.

Donc, à l'automne deux mille dix-neuf (2019), on se retrouve avec une répartition qui est beaucoup moins avantageuse d'un point de vue coût et d'un point de vue délai de construction parce qu'elle comprend beaucoup plus de pylônes de type rigide.

Vous allez voir tout à l'heure que pendant ce temps-là, nous, on a aussi des indices que ce pylône-là, on le vit sur Chamouchouane-Bout-de-l'Île, on est en train, en deux mille dix-huit (2018), de construire la dernière section du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île qui est plus au sud, qui est dans le secteur de Rawdon et de Terrebonne et il y a des tels pylônes dans ces secteurs là-bas. Puis on se rend compte que ce pylône-là est beaucoup plus long à construire que nos estimations de base. On n'avait encore jamais construit ce pylône 735 avant Chamouchouane puis là on se rend compte que les rendements ne sont pas tels qu'attendus sur Chamouchouane...»

17. Dans l'extrait ci-dessus on note que la problématique terrain ainsi que l'expérience du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île étaient connues en 2017-2018.
18. La référence à l'automne 2019, mentionné dans l'extrait ci-dessous, fait référence à l'ouverture des soumissions qui étaient fonction du cahier de charge fourni au soumissionnaire qui intégrait la répartition des différents types de pylônes qui était en fonction de la sévérité du terrain connu depuis 2017-2018.
19. C'est effectivement suite à l'ouverture des soumissions que le Transporteur a jugé approprié de revoir le projet pour réduire le nombre de pylônes rigides.

20. Compte tenu du faible écart constaté, dans le cadre du dossier R-4052-2018, entre la solution de ligne Micoua-Saguenay et celle compensation série, soit 76,6 M\$, la mise à jour du coût du projet favorisé par le Transporteur en considérant la sévérité du terrain et les nouvelles normes SST/expérience du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île aurait rendu cette solution moins économique que la solution «Compensation série», solution, faut-il le rappeler, qui n'aurait pas été impactée par les conditions de terrains plus difficiles ni par les mesures SST associées à la construction d'une nouvelle ligne en forêt. En effet, la solution Compensation série consistait principalement à ajouter des équipements à différent poste de transformation existant.
21. Finalement, on peut conclure par rapport au fardeau de preuve que le Transporteur le trouve suffisant et s'en remet à la Régie pour justifier l'inclusion de 208,1 M\$ à la base de tarification. Compte tenu de ce constat, OC pense que l'ordre des recommandations formulées lors de la présentation de sa preuve devrait être inversé.
22. Conséquemment, la recommandation principale d'OC est de soustraire à la base de tarification les sommes suivantes totalisant 99,69 M\$³:

La sévérité du terrain a occasionné des coûts supplémentaires de [REDACTED]
Les améliorations SST et environnement ont occasionnés des coûts supplémentaires de [REDACTED]
Les ajustements à la suite d'un projet similaire récent (Chamouchouane-Bout-de-l'Île) a occasionné des coûts supplémentaires de [REDACTED]
Les portions des frais financiers liés à ces éléments de coûts sont estimées à [REDACTED]
[REDACTED] 29,2 M\$) x 29,2 M\$)

23. Subsidiairement, OC recommande la tenue d'une audience publique, dans le forum que la Régie jugera approprié, afin de mettre toute la lumière sur ces dépassements et leurs justificatifs, ce qui permettra à la Régie de décider s'il y a lieu de les exclure de la base de tarification.

³ La Commission de l'énergie de l'Ontario a refusé de reconnaître la validité de dépassements pour des dépenses en capital, entre autres, dans les décisions rendues dans les dossiers EB-2016-0152 et EB-2020-0290

24. Nous comprenons que les autres intervenants représentant les intérêts de la clientèle du Transporteur appuient les recommandations d'OC :

Voir les témoignages du représentant de l'AHQ-ARQ, N.S. vol. 5, p. 100, l. 24 à p. 101, l.2 et des représentants de l'AQCIE-CIFQ, N.S. vol. 5, p. 201, l. 2 à p. 198, l. 20.

III. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

25. OC a traité de la planification du réseau dans sa preuve. Tel qu'énoncé par la Régie il y a maintenant vingt ans⁴, l'étude des projets d'envergure en court et à venir demeure un enjeu dans les dossiers tarifaires, et ce même si l'impact tarifaire ne se fera pas sentir immédiatement :

"Il est à souligner que les nouveaux projets d'envergure seront connus de la Régie plusieurs années avant que des investissements importants soient réalisés. Ces derniers devraient être soumis à la Régie accompagnés des informations pertinentes afin d'être éventuellement étudiés dans le cadre de l'article 73. Cependant, il reste qu'une présentation globale des investissements et des impacts sur les tarifs demeure essentielle à la Régie dans un dossier tarifaire."

26. Dans sa preuve le Transporteur mentionne avoir mis sur pied une démarche de planification de son réseau qui répond adéquatement et de façon fiable et économique aux besoins de transport de la clientèle en constante évolution. Le Transporteur assure une gestion proactive et efficiente de ses actifs.
27. De plus, le Transporteur affirme avoir une approche de planification qui permet d'avoir une vision globale et de long terme de l'évolution de son réseau.

⁴ D-2002-95, p.73

28. C'est dans ce contexte qu'OC avait abordé la possibilité d'améliorer la planification du transporteur en ayant une vision globale du développement du réseau que nous avons intitulé planification intégrée. OC est d'avis qu'à l'instar de ce qui se fait en termes de bonne pratique dans plusieurs autres juridictions nord-américaines, une planification intégrée des ressources est dans l'intérêt des consommateurs afin d'optimiser l'ensemble des composantes du marché de l'électricité au Québec.

29. OC a pris bonne note du fait que la Régie estimait que le présent dossier n'était pas le bon forum pour avoir un débat sur cette question⁵ :

« De plus, la Régie estime que l'examen d'une telle recommandation demanderait un débat de fond autant sur l'opportunité de donner suite à la recommandation que sur sa légalité. La Régie considère qu'un sujet de cette nature aurait dû être soulevé dès le début du processus et non lors du dépôt du mémoire de l'intervenante.

Enfin, Option consommateurs souhaite que la Régie entame un processus de réflexion sans plus. Aucune demande d'ordonnance particulière de la Régie n'est mise de l'avant par OC, ce qui confère un caractère plutôt hypothétique à la tenue d'un débat sur ce sujet dans le présent dossier tarifaire. »

30. Bien que cet enjeu n'ait pu être traité dans le présent dossier, OC demeure d'avis qu'il mérite un débat de fond permettant à toutes les parties de s'exprimer. À ce sujet, OC note que d'autres intervenants partagent les mêmes préoccupations :

Voir les témoignages du représentant du CIFQ, N.S. vol. 5, p. 190, l. 2 à p. 191, l.5 et du représentant de l'AQCIE, N.S. vol. 5, p. 195, l. 8 à p. 198, l. 4.

⁵ N.S du 10 décembre, p.6

31. Conséquemment, vu l'importance de l'enjeu pour plusieurs des clients d'Hydro-Québec, OC compte aborder cet enjeu dans un dossier futur. OC consultera les autres intervenants ayant des intérêts convergents afin de vérifier leur intérêt à aborder un tel sujet et afin de s'assurer de l'efficacité d'une telle démarche.

IV. ÉTUDE DE PRODUCTIVITÉ MULTIFACTORIELLE ET ÉTABLISSEMENT DES FACTEURS X ET S POUR 2022

32. Aborder les paramètres appropriés du mécanisme de réglementation incitative (« MRI ») pour HQT est complexe pour les intervenants. Heureusement, OC a eu l'assistance de son analyste Dr Roger Higgin.
33. Dr Higgin a étudié les quatre rapports d'expert et a préparé un mémoire, une présentation écrite et un témoignage reflétant son point de vue⁶.
34. Les experts retenus par HQT et l'AQCIE-CIFQ ont préparé des rapports et des rapports complémentaires sur les études de productivité partielle et totale des facteurs et sur l'analyse comparative des coûts économétriques⁷.
35. Ils ont utilisé des échantillons différents transporteurs américains et ont utilisé des données et présomptions méthodologiques différentes^{8 9}. Cependant, ils ont tous les deux constaté, à des degrés différents, que la croissance de la productivité de l'industrie américaine était négative de 1995 à 2019.

⁶ C-OC-0011 page 7 ; C-OC-0026 planche 16

⁷ B-0012 ; C-AQCIE-CIFQ-0009 ; B-0094 ; C-AQCIE-CIFQ-0050

⁸ N.S., vol.3, page 142, Q 228

⁹ N.S., vol. 4, p. 139, Q 80

36. Brattle a recommandé un facteur X de moins 3,38 % pour un indice de plafonnement des revenus qui s'applique uniquement aux charges nettes d'exploitation («CNE»)¹⁰. PEG a recommandé un facteur X de moins 0,68% pour les CNE ¹¹.
37. Les experts ont également mené des études comparatives de coûts afin de recommander un facteur S approprié. L'objectif était d'indiquer si les coûts d'HQT étaient supérieurs à ceux des entreprises américaines de leurs échantillons. Brattle a conclu que le coût total d'HQT est inférieur de 4 % à la moyenne américaine et qu'il s'agit d'une performance médiane, tandis que PEG a conclu que le coût total d'HQT est supérieur de 67 % par rapport au balisage américain et qu'il s'agit d'une performance relativement faible.
38. Il y a un désaccord important entre les experts sur les aspects méthodologiques de leurs études comparatives, comme l'a souligné Dr Higgin¹². Cela place le régulateur devant des points de vue très divergents concernant un facteur S approprié pour HQT¹³.
39. Brattle, a cité des précédents d'autres juridictions sur la relation entre les résultats d'études comparatives et les facteurs d'étirement, et a proposé un facteur S dans la fourchette de **0,10% à 0,30%**. HQT a proposé un facteur S de **0,1 %** dans sa preuve de juillet 2021¹⁴.
40. PEG préconise un facteur S d'au moins **0,60 %**, sur la foi de son étude comparative, et a aussi plaidé en faveur d'une majoration dans la fourchette [0,10 %, 0,30 %] pour tenir compte du fait que la plupart des entreprises américaines incluses dans

¹⁰ B-0012, Rapport Brattle, page VIII-75

¹¹ C-AQCIE-CIFQ-0009, page 3

¹² Témoignage de Dr Higgin, N.S. vol.5, page 16

¹³ N.S. vol.3, page 156, Q 261

¹⁴ B-0004, page 7, l. 13

les études de productivité et les études comparatives opéraient en utilisant une formule d'indexation pour leurs services de transmission.

41. Dans son rapport, Dr Ros s'est prononcé comme suit à propos des études concernant le facteur S:

"PEG's econometric models have a fundamental methodological flaw because they fail to control for those unobservable economic and business condition factors that are specific to each firm, and especially HQT, which has unique cost characteristics. By not controlling for HQT's unobservable factors, PEG's predictions significantly under estimate HQT's costs that are outside management's control. These factors include characteristics such as the type of organization (e.g., HQT being a government-owned crown corporation), unique technology, and challenging logistical conditions to name a few (...)"¹⁵ (notre emphase)

42. Dans sa preuve écrite et son témoignage¹⁶, Dr Ros affirme que le modèle économétrique d'analyse comparative des coûts de PEG, son analyse et ses prévisions pour HQT, ne contrôlent pas les facteurs énumérés ci-dessus .
43. Dans son rapport complémentaire et son témoignage, Dr Lowry réfute ces affirmations et indique que l'indice de référence des coûts de Brattle n'est pas approprié pour plusieurs raisons techniques. Il affirme que si un modèle approprié utilisant les données de Brattle était utilisé, le score HQT serait supérieur de 97% à l'étude de balisage d'entreprises américaines¹⁷.

¹⁵ B-0094, page 29

¹⁶ B-0094, page 33

¹⁷ C-AQCIE-CIFQ-0050, page 41

Inclure le capital dans un futur MRI amélioré

44. Les experts suggèrent que l'inclusion du capital à l'avenir est un sujet qui mérite considération. Dr Higgin a fourni quelques commentaires dans sa présentation et son témoignage à ce sujet¹⁸.

Fixation de l'inflation (I) et des facteurs X pour 2022

45. Le facteur I a été établi par la Régie dans sa décision sur le MRI de HQT. ¹⁹ Il s'agit d'une moyenne pondérée de l'IPC Québec et d'AWE Québec ~64:36%. Pour 2022, la Régie l'a fixé à 2,22%²⁰.
46. Le facteur X actuel du MRI pour les CNE est de **0,57%**. Pour un MRI concernant les CNE uniquement, les experts recommandent un facteur X situé entre **-3,38% et -0,68%** respectivement.
47. Brattle a recommandé un facteur S de l'ordre de **0,10 % à 0,30 %**. HQT, dans sa preuve de juillet 2021, a proposé un facteur S de **0,1%**. PEG a recommandé un facteur S de **0,6 %** ou plus.

¹⁸ C-OC-0026, planches 8 et 19

¹⁹ [D-2020-041](#), para. 232 et 234

²⁰ B-0088, Réponses du Transporteur à Q1, page 5, (iii) Tableau 5, l.3

Fixation des tarifs pour 2022

48. Dr Higgin a résumé ce qu'il considère être les trois options liées à la composante MRI du revenu requis pour 2022 et a calculé l'impact de chacune d'entre elles dans sa présentation²¹ :

1. Les recommandations HQT/Brattle pour un facteur X de -3,38% et un facteur S de 0,1%.

2. Les recommandations PEG pour un facteur X de -0,68% et un facteur S de 0,6%+.

3. Continuer l'IRM actuelle avec un facteur X de 0,57%.

MRI amélioré pour 2024

49. Après un recalibrage des tarifs lors d'une cause tarifaire au coût de service pour l'année 2023, il serait possible d'envisager un futur MRI amélioré, à partir de 2024.

50. Les experts recommandent un facteur X de productivité totale, appliqué à la fois au CNE et au capital, situé entre - 1,04 et - 0,62 % (en présumant que tout le capital est indexé).

51. La question des facteurs d'étirement pour un tel MRI dépend de la portion des dépenses en capital qui serait indexée et de celle qui serait incluse dans le facteur capital C²².

Inclure le capital dans un MRI amélioré en 2024

52. Force est de constater que les experts étaient indécis sur cette question. Ils ont tous deux présenté les avantages et les inconvénients d'une telle inclusion.

53. Sur la base de son analyse sommaire du modèle de dépenses en capital de HQT, Dr Higgin n'a pas pu conclure si l'indexation de certains capitaux, par exemple les

²¹ C-OC-0026, planches 16 et 19

²² C-OC-0026 et témoignage de Dr Higgin, N.S. vol. 5, pages 31 et 32, Q 22

projets inférieurs à 25M\$ ou 65M\$, dans un MRI de deuxième génération pour HQT, serait appropriée ou non.

V. **RECOMMANDATIONS**

54. En ce qui concerne le dépassement de coûts du projet Micoua-Saguenay, OC recommande à la Régie de soustraire de la base de tarification la somme de 99,69 M\$ pour les motifs énoncés ci-dessus.
55. Subsidiairement, OC recommande la tenue d'une audience publique, dans le forum que la Régie jugera approprié, afin de mettre toute la lumière sur ces dépassements et leurs justificatifs, ce qui permettra à la Régie de décider s'il y a lieu de les exclure de la base de tarification
56. En ce qui concerne l'établissement des facteurs X et S, OC recommande, sur la base de l'avis de Dr Higgin, que pour l'année 2022, il serait plus approprié pour la Régie de continuer l'actuelle MRI avec un facteur X de +0,57% et un facteur S de 0 pour la composante MRI des revenus requis de HQT pour 2022²³ :

Source: C-OC-0026 planche 16	HQT MRI Indexation Formula 2021-2022					
Factor	HQT Brattle		PEG		Current MRI	
	Increase %	\$ Million	Increase %	\$ Million	Increase %	\$ Million
1. Costs under MRI (2021 base)	-	938.9	-	938.9	-	938.9
2. I-Factor $I_{(t)}$ *	2.22	20.8	2.22	20.8	2.22	20.8
3. X-Factor $X_{(t)}$	-3.38	31.73	-0.68	-6.38	0.57	-5.35
4. S-Factor $S_{(t)}$	0.10	-0.94	0.60	5.63	0.00	0.00
[I-(X+S)] %	5.50	51.64	2.14	20.09	1.65	15.49
Sub Totals		990.54		958.99		954.39
5. Growth Factor C **	0.58	5.45	0.58	5.45	0.58	5.45
Totals (%) & (RR (2022))	6.08	995.99	2.72	964.44	1.65	959.84
*Based on C-0088 Regie Question 7 iii) Table 5						
**HQT Estimated C-Factor (D-2018-001)						

²³Témoignage de Dr Higgin, N.S. vol. 5, pages 33-35, Q 24-25

57. OC note que nous sommes dans la quatrième année du MRI de première génération et qu'un recalibrage des tarifs en 2023 sous un coût du service est prévu.
58. OC est également favorable à l'instauration d'un MRI amélioré à partir de 2024.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 20 décembre 2021

(S) Sarrazin Plourde, s.a.

SARRAZIN PLOURDE, S.A.

Procureurs d'Option consommateurs