

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2018-001

R-3897-2014

5 janvier 2018

Phase 1

PRÉSENTS :

Diane Jean
Lise Duquette
Bernard Houle
Régisseurs

Hydro-Québec

Mise en cause

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale et sur les frais de la phase 1 pour le transporteur d'électricité

Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficiency par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité

Intervenants :

Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ);

Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ);

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);

Énergie Brookfield Marketing S.E.C. (EBM);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

Option consommateurs (OC);

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA);

Union des consommateurs (UC);

Union des municipalités du Québec (UMQ).

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX.....	6
LISTE DES ACRONYMES	7
ÉLÉMENTS DE LA FORMULE	8
LISTE DES DÉCISIONS	9
1 INTRODUCTION	11
2 PROPOSITION DU TRANSPORTEUR	14
2.1 Proposition initiale.....	15
2.2 Proposition amendée du 30 septembre 2016.....	15
2.3 Commentaires du Transporteur dans sa lettre du 19 avril 2017.....	21
3 CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AVEC LE MRI DU DISTRIBUTEUR	23
3.1 Type de MRI : méthode de plafonnement des revenus	23
3.2 Durée.....	25
3.3 Facteur d'inflation (Facteur D).....	26
3.4 Facteur de productivité (Facteur X).....	28
3.5 Coûts de retraite.....	32
3.6 Clause de sortie	33
3.7 Clause de succession.....	34
3.8 Inclusion d'un MTÉR au MRI	34
3.9 Mécanisme de report des gains d'efficience.....	35
3.10 Traitement réglementaire	36
3.11 Examen de la phase 3 du dossier R-3897-2014	37
3.12 Indicateurs de performance	38
4 CARACTÉRISTIQUES PROPRES AU MRI DU TRANSPORTEUR	41
4.1 Éléments couverts par la Formule d'indexation.....	41

4.2	Exclusions et exogènes (Facteurs Y et Z)	55
4.3	Éléments des revenus requis en lien avec les dépenses en capital (CAPEX)	57
4.4	Facteur de croissance des activités.....	73
4.5	Autres composantes de base	77
4.6	Comptes d'écarts et de reports existants.....	82
5	SOMMAIRE DES CARACTÉRISTIQUES DU MRI.....	83
6	FRAIS DES INTERVENANTS	84
6.1	Législation et principes applicables.....	84
6.2	Demandes de paiement de frais.....	85
	DISPOSITIF	88
	ANNEXE.....	93

LISTE DES TABLEAUX
.....

TABLEAU 1 - TAUX DE CROISSANCE ANNUALISÉ	60
TABLEAU 2.....	83
TABLEAU 3.....	88
TABLEAU A-1 - VARIABILITÉ DES AUTRES COMPOSANTES DE BASE	94

LISTE DES ACRONYMES

CAIDI	Durée moyenne d'interruption par client
CAIFI	Fréquence moyenne d'interruption par client
CAPEX	Dépenses en capital
CEA	Concentric Energy Advisors
CÉR	Comptes d'écarts et de report
CIP	Normes de protection des infrastructures critiques
CNE	Charges nettes d'exploitation
EERH	Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail
ESP	Éléments de suivi particuliers
HQD	Hydro-Québec dans ses activités de distribution
HQT	Hydro-Québec dans ses activités de transport
HQTD	Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution
IPC	Indice des prix à la consommation
MGA	Modèle de gestion des actifs
MRE	Mécanisme de report des gains d'efficience
MRI	Mécanisme de réglementation incitative
MTÉR	Mécanisme de traitement des écarts de rendement
NERC	North American Electric Reliability Corporation
O&M	<i>Operating and maintenance</i>
OPEX	<i>Operating expenses</i>
PEG	Pacific Economics Group
PMF	Productivité multifactorielle
SAIDI	Durée d'interruption moyenne du réseau
SAIFI	Fréquence moyenne d'interruption du réseau

ÉLÉMENTS DE LA FORMULE

CNE	Charges nettes d'exploitation
ÉR	Écarts de rendement
ESP	Éléments de suivi particuliers
MTÉR	Mécanisme de traitement des écarts de rendement
RR	Revenus requis
A	Activités récurrentes
C	Croissance
I	Inflation
P	Maintenance liée à la pérennité
s	Dividende client
X	Productivité
Y	Exclusions
Z	Exogènes

LISTE DES DÉCISIONS

Décisions	Dossier	Nom du dossier
D-2009-015	R-3669-2008 Phase 1	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2009
D-2010-124	R-3738-2010	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2011
D-2014-033	R-3842-2013	Demande d'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement des écarts de rendement
D-2014-034	R-3842-2013	Demande d'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement des écarts de rendement
D-2014-037	R-3854-2013 Phase 1	Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2014-2015
D-2015-103	R-3897-2014	Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité
D-2015-169	R-3897-2014 Phase 1	Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité
D-2016-030	R-3897-2014 Phase 1	Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité

Décisions	Dossier	Nom du dossier
<u>D-2016-107</u>	R-3897-2014 Phase 1	Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité
<u>D-2017-002</u>	R-3897-2014 Phase 1	Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité
<u>D-2017-021</u>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2017
<u>D-2017-043</u>	R-3897-2014 Phase 1	Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité

1 INTRODUCTION

[1] La *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) requiert de la Régie de l'énergie (la Régie) qu'elle établisse un mécanisme de réglementation incitative (MRI) assurant la réalisation de gains d'efficacité par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement, HQTD).

[2] Le deuxième alinéa de l'article 48.1 de la Loi prévoit que le MRI doit poursuivre les objectifs suivants :

1. l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service;
2. la réduction des coûts, profitable à la fois aux consommateurs et, selon le cas, au Distributeur ou au Transporteur;
3. l'allégement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du Transporteur et les tarifs du Distributeur applicables à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs.

[3] Le 30 juin 2015, la Régie, par sa décision D-2015-103, établit le mode procédural pour traiter l'ensemble du dossier. Elle y détermine notamment qu'elle procédera à l'examen du dossier en trois phases. La première phase a pour objectif d'examiner les enjeux suivants :

- l'interprétation de l'article 48.1 de la Loi;
- les caractéristiques ou objectifs opérationnels d'un MRI;
- le traitement accordé aux réseaux autonomes.

[4] Elle décide alors que l'examen de l'interprétation de l'article 48.1 de la Loi se fera par voie de consultation, alors que les deux autres enjeux seront examinés en audience publique. Plus précisément, lors de l'audience, l'examen de cette phase doit permettre d'identifier le type, le nombre et les caractéristiques d'un MRI pour les mises en cause, ainsi que les indicateurs liés au MRI.

[5] Par cette décision, la Régie fixe également le calendrier de la phase 1 du présent dossier afin de permettre la mise en œuvre du MRI pour l'année tarifaire 2018, ainsi que le

¹ [RLRO, c. R-6.01.](#)

déroulement efficient du dossier. Selon ce calendrier, la période retenue pour la tenue de l'audience est fixée du 8 au 19 février 2016.

[6] Dans sa décision D-2015-169², après une revue de la position des participants au dossier, la Régie détermine que la liste des objectifs énumérés à l'article 48.1 de la Loi, aux fins de l'établissement d'un MRI, est exhaustive.

[7] Le 18 novembre 2015, la Régie accepte de modifier, à la demande d'HQTD, certaines échéances prévues à sa décision D-2015-103, dont la période retenue pour l'audition de la preuve. En conséquence, elle fixe une nouvelle période pour l'audience, soit du 9 au 18 mars 2016.

[8] Le 3 décembre 2015, en raison de la non-disponibilité des experts d'HQTD, la Régie reporte à nouveau l'audience du 14 au 23 mars 2016.

[9] Le 23 février 2016, HQTD soumet à la Régie une troisième demande de remise de l'audience prévue du 14 au 23 mars 2016. Elle soutient que divers événements exceptionnels militent en faveur de cette remise, soit le délai de traitement des réponses aux demandes de renseignements (DDR), la revue de la stratégie réglementaire et celle de la stratégie d'audience du Distributeur et du Transporteur. En effet, à la suite de changements au sein de la haute direction, HQTD précise que le Distributeur et le Transporteur reviendront à la Régie au plus tard à la fin du mois de juin 2016 afin de confirmer la preuve telle que déposée ou d'indiquer si elle doit être mise à jour. Elle indique également ne pas s'opposer à ce que les intervenants déposent des demandes de remboursement de frais intérimaires pour les travaux effectués à ce jour.

[10] Le 2 mars 2016, dans sa décision D-2016-030, la Régie acquiesce à cette demande et convoque une rencontre préparatoire le 22 et, s'il y a lieu, le 23 mars 2016, afin d'établir un échéancier pour mener la phase 1 à terme. Elle demande aux participants d'être en mesure de discuter de la disponibilité de leurs témoins, procureurs et experts à partir du mois d'avril 2016. De plus, la Régie leur demande de déposer au dossier, le cas échéant, les moyens préliminaires qu'ils entendent soulever ainsi que les motifs à leur soutien au plus tard le 14 mars 2016 à 12 h.

² Pièce [A-0035](#), p. 15.

[11] Le 18 mars 2016, la Régie transmet aux participants l'ordre du jour de la rencontre préparatoire. Elle indique également que ses périodes de disponibilités pour la tenue d'une audience sont du 8 au 19 août 2016 et du 12 au 30 septembre 2016. La rencontre préparatoire du 22 mars 2016 se tient comme prévu.

[12] Le 30 juin 2016, la Régie reçoit une lettre du Transporteur dans laquelle il l'informe que son exercice de validation est terminé et qu'il entend apporter des amendements à sa preuve déposée au dossier. Il s'engage à transmettre sa preuve amendée au plus tard le 30 septembre 2016. Enfin, eu égard à ces amendements, il accepte que l'examen du dossier soit scindé. Ainsi, les preuves du Distributeur et du Transporteur seront examinées successivement et non concurremment.

[13] Le 6 juillet 2016, la Régie rend la décision procédurale D-2016-107 dans laquelle elle scinde le traitement du dossier pour traiter distinctement les aspects propres au Distributeur et au Transporteur. Elle fixe la période d'audience pour l'examen des aspects du dossier pertinent au Distributeur du 19 au 30 septembre 2016 et réserve la période du 24 au 28 avril 2017 pour l'examen du MRI du Transporteur.

[14] Le 30 septembre 2016, le Transporteur dépose sa preuve amendée ainsi que le rapport d'expert amendé de la firme Concentric Energy Advisors (CEA) en regard des caractéristiques proposées pour le MRI. Il dépose également la preuve initiale, le rapport d'expert et les réponses aux DDR amendées dans lesquels il a radié des sections devenues caduques à la suite de l'amendement de sa proposition.

[15] Entre le 13 décembre 2016 et le 31 mars 2017, le Transporteur dépose son complément de preuve, les intervenants leur mémoire amendé ainsi que les DDR, et de part et d'autre les réponses à celles-ci.

[16] Le 7 avril 2017, la Régie rend la décision D-2017-043 par laquelle elle se prononce sur le traitement accordé aux réseaux autonomes, les principales caractéristiques ou objectifs opérationnels d'un MRI pour le Distributeur et la nécessité de réaliser une étude de productivité multifactorielle.

[17] Le 19 avril 2017, à la suite de cette décision, le Transporteur dépose une lettre dans laquelle il identifie une série de caractéristiques du MRI du Distributeur qui, à son avis, sont identiques ou similaires au MRI que la Régie doit autoriser pour le Transporteur et qui, par conséquent, devraient être exclues des sujets de l'audience. Certains intervenants

s'opposent à ce que des sujets puissent être exclus puisqu'il faut examiner leur pertinence en regard de la situation particulière du Transporteur.

[18] Le 21 avril 2017, la Régie transmet une lettre aux participants dans laquelle elle prend acte de la position du Transporteur, mais refuse la demande de ce dernier d'exclure certains sujets de l'audience. La Régie souligne toutefois dans cette lettre que la connaissance du positionnement du Transporteur devrait aider les intervenants à cibler leur intervention lors de l'audience.

[19] L'audience publique pour la phase 1 du MRI du Transporteur se déroule du 24 au 28 avril 2017.

[20] Entre le 24 mai et le 8 juin 2017, les intervenants font parvenir leurs demandes de paiement de frais pour la phase 1 du MRI du Transporteur. Le 8 juin 2017, le Transporteur transmet ses commentaires sur les demandes de l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, OC, SÉ-AQLPA et le RNCREQ. Le 14 juin 2017, EBM, le RNCREQ et SÉ-AQLPA répliquent aux commentaires du Transporteur relativement à leur demande de remboursement de frais.

[21] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur les principales caractéristiques ou objectifs opérationnels d'un MRI pour le Transporteur et sur la nécessité de réaliser une étude de productivité multifactorielle.

[22] Elle rend également sa décision relative aux demandes de remboursement des frais des intervenants pour la phase 1 du MRI du Transporteur.

2 PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

[23] Le Transporteur et CEA soumettent que les MRI applicables à des transporteurs d'électricité sont très rares³. Trois exemples ont été trouvés dans le monde, dont certains reposaient sur le *building block*. De plus, il s'agit d'un premier MRI applicable à un transporteur en Amérique du Nord.

³ Pièce [A-0148](#), p. 24 et suivantes.

2.1 PROPOSITION INITIALE

[24] Lors du dépôt de sa preuve initiale⁴, à partir des particularités et du contexte qui lui sont propres, le Transporteur estime ne pas pouvoir recourir à une formule prédéfinie pour l'établissement de ses revenus requis. Il indique également que le modèle de gestion des actifs (MGA), duquel sera dérivée l'efficience au cours des prochaines années, permet difficilement d'associer un facteur de productivité aux revenus requis comme certains types de MRI pourraient l'exiger.

[25] En lieu d'une telle formule, le Transporteur propose une prévision de l'ensemble des coûts sur un horizon de trois ans, avec le maintien des comptes d'écarts et de reports (CÉR) existants. Ce terme de trois ans est jugé suffisamment long pour mettre en place et générer des mesures d'efficience sans augmenter indûment le risque d'écarts substantiels entre les données réelles et projetées.

[26] Le Transporteur juge également important de prévoir un facteur exogène (Facteur Z) pour les événements imprévisibles qui auraient un impact important sur les coûts, ainsi qu'une clause de sortie advenant un écart de rendement des capitaux propres supérieur ou inférieur à un nombre de points de base défini.

[27] Cette proposition est définie comme un MRI de type plan d'affaires, aussi appelé *Building block* ou *Multi-year Cost of service*. Cette proposition est faite suivant la recommandation de CEA. Selon lui, ce type de MRI permet de maintenir une certaine stabilité et prévisibilité et constitue une évolution naturelle de la méthode du coût de service actuellement utilisée pour fixer les tarifs.

2.2 PROPOSITION AMENDÉE DU 30 SEPTEMBRE 2016

[28] Le 30 septembre 2016, le Transporteur amende sa proposition de MRI en raison de sa préoccupation et de celle des intervenants en ce qui a trait au risque associé aux variations importantes possibles des prévisions pour la durée du MRI, et en raison de la préférence des intervenants pour une approche de type plafonnement des revenus « I-X »⁵.

⁴ Pièce [C-HQT-HQD-0028](#).

⁵ Pièce [C-HQT-HQD-0097](#), p. 7.

[29] Sur la base des recommandations de CEA, le Transporteur propose désormais une approche de type hybride selon laquelle la composante charges nettes d'exploitation (CNE) des revenus requis est assujettie à une formule de type « I-X » (Formule d'indexation) alors que les autres composantes des revenus requis, essentiellement associées aux investissements, demeurent déterminées annuellement selon la méthode du coût de service.

[30] Selon lui, cette proposition est en continuité avec la formule paramétrique actuellement utilisée pour établir le niveau des CNE et reflète les préoccupations liées au risque des variations possibles des prévisions des revenus requis sur le terme de trois ans.

[31] Les paramètres de cette proposition s'expriment comme suit :

$$\text{Revenus requis}_{t+1} = [\text{CNE}_{t+1} + \text{Autres composantes}_{t+1} + \text{Exogènes}_{t+1}(Z)].$$

[32] La Formule d'indexation proposée s'appliquant aux CNE est la suivante :

$$\text{CNE}_{t+1} = [\text{CNE}_t - (\text{ESP}_t)] * [1 + (\text{I}_{t+1} - \text{X})] + \text{C}_{t+1} + \text{P}_{t+1} + \text{A}_{t+1} + \text{ESP}_{t+1}$$

Où :

CNE = Composantes « Charges nettes d'exploitation » et « Achats d'électricité »;

ESP = Éléments de suivi particuliers;

I = Facteur d'inflation;

X = Facteur de productivité;

C = Facteur de croissance;

P = Ajustement pour la maintenance liée à la pérennité;

A = Ajustement pour les activités récurrentes.

[33] Dans cette formule, les CNE sont déterminées la première année sur la base du coût de service et en fonction de cette formule pour les deux dernières années du mécanisme.

[34] Le facteur d'inflation (Facteur I) proposé est une combinaison de l'indice des prix à la consommation (IPC) et du taux de croissance des salaires d'Hydro-Québec. Le facteur de productivité (Facteur X) serait déterminé par la Régie selon la méthode du jugement en se basant sur les gains d'efficience historiques et divers exercices de balisage.

[35] Le facteur de croissance (Facteur C) correspond à la formule actuellement utilisée par le Transporteur pour évaluer la croissance des CNE découlant des mises en service de projets d'investissement des catégories « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Croissance des besoins de la clientèle ».

[36] L'ajustement pour la maintenance liée à la pérennité (Ajustement P) correspond à une mise à niveau de la maintenance requise des installations existantes selon le scénario optimisé du MGA. Il représente une estimation à la marge des besoins additionnels aux CNE pour réaliser la maintenance de ses actifs afin de permettre au Transporteur d'assurer sa mission de base.

[37] Cet Ajustement P peut affecter plusieurs composantes des coûts inclus dans les CNE, par exemple, la masse salariale et les stocks. En ce sens, cet Ajustement P rend difficile la quantification des coûts soumis à la Formule d'indexation.

[38] L'ajustement pour les activités récurrentes (Ajustement A) permet un ajustement des CNE en raison d'une hausse des activités de nature récurrente. Ainsi, le montant des CNE pourrait être augmenté pour les activités qui n'étaient pas connues lors de l'établissement des CNE l'année précédente et que le Transporteur souhaite ajouter de manière récurrente, comme l'application et le maintien de la conformité aux normes de protection des infrastructures critiques (CIP) de la North American Electric Reliability Corporation (la NERC). De la même façon que l'Ajustement P, l'Ajustement A peut affecter plusieurs composantes de coûts des CNE et rendre difficile la quantification des coûts soumis à la Formule d'indexation.

[39] L'ajustement pour les éléments de suivis particuliers (Ajustement ESP) vise les éléments sur lesquels le Transporteur n'exerce que peu ou pas de contrôle et les activités de nature non récurrente qui font l'objet d'un budget spécifique.

[40] Le Facteur C et les Ajustements P et A entraînent un rehaussement annuel des coûts des CNE pour la durée du MRI. Une fois intégrés aux CNE, les montants liés à ces ajustements deviennent par la suite assujettis à la Formule d'indexation. Les montants liés à l'Ajustement ESP ne sont pas assujettis à la Formule d'indexation et doivent faire l'objet d'une mise à jour annuelle selon les besoins identifiés.

[41] L'ensemble des principes définissant les différents facteurs ou ajustements de la formule des CNE seront fixes pour le terme du MRI. Par contre, tous les taux ou montants servant à leur établissement, sauf le Facteur X, feront l'objet d'une mise à jour annuelle.

[42] La formule pour établir les revenus requis comprend une section « Autres composantes » qui se définit comme suit :

$$\text{Autres composantes}_{t+1} = \text{Composantes de base}_{t+1} + \text{CER}_{t+1}.$$

[43] Les composantes de base incluent le rendement sur la base de tarification, l'amortissement, les achats des services de transport, les taxes, les frais corporatifs et les autres éléments résiduels. Ces éléments évoluent selon une trajectoire autre que celle dérivée par la Formule d'indexation et sont, par conséquent, déterminés sur la base du coût de service prévu.

[44] Les CÉR sont ceux déjà reconnus par la Régie.

[45] Comme dans sa proposition initiale, le Transporteur prévoit un Facteur Z afin de le prémunir d'écarts de coûts importants et défavorables en raison d'évènements majeurs survenus en cours de MRI qu'il n'aurait pu prévoir, ou sur lesquels il n'exerce pas de contrôle.

[46] De même, il prévoit un terme de trois ans et une clause de sortie advenant un écart de rendement des capitaux propres supérieur ou inférieur à un certain nombre de points de base.

[47] Le Transporteur maintient également le suivi de la performance. Il proposera, dans la phase 3 du dossier, des indicateurs de performance en lien avec la fiabilité, la sécurité et la disponibilité de son réseau, qui sont sous son contrôle et facilement mesurables.

[48] Pour chacun de ces indicateurs, une cible de performance sera fixée et une pondération sera accordée à chacun de ceux-ci. Au moment du suivi du MRI, le Transporteur présentera les résultats obtenus. Pour chaque indicateur, un pourcentage d'atteinte comparant le résultat à la cible sera calculé et, selon la pondération accordée, un indice de performance globale sera obtenu. Enfin, le partage des écarts de rendement sera

conditionnel à l'atteinte d'un certain pourcentage global de réalisation des indicateurs de performance.

[49] En ce qui a trait au processus réglementaire, le Transporteur suggère l'établissement des CNE sur la base du coût de service à l'an 1, puis s'effectuant au moyen de la Formule d'indexation pour les années 2 et 3.

[50] Le Transporteur propose un dépôt, sur une base annuelle et selon un format allégé, des ajustements des données nécessaires à la révision des tarifs, soit notamment les paramètres de la Formule d'indexation, sauf le Facteur X, les composantes de base, les éléments du Facteur Z ainsi que les besoins du service de transport. Il propose que l'examen de ces éléments s'effectue par voie de consultation.

[51] Cette proposition n'ajoute aucune nouvelle étape et ne remet pas en cause le processus d'examen des rapports annuels, ni celui d'autorisation des projets d'investissements.

[52] En réponse à une DDR de la Régie⁶, le Transporteur est d'avis que l'interprétation suivante de la Régie reflète sa proposition :

$$RR_{t+1} = [(CNE_t + \text{Achats d'électricité} - ESP_t) * (1 + I_{t+1} - X)] + C_{t+1} + ESP_{t+1} + P_{t+1} + A_{t+1} \pm Y_{t+1} \pm Z_{t+1};$$

Où :

RR = Revenus requis;

CNE = Charges nettes d'exploitation;

I = Inflation;

X = Productivité;

C = Facteur de croissance;

ESP = Ajustement pour les éléments de suivi particuliers;

P = Ajustement pour la maintenance liée à la pérennité;

A = Ajustement pour les activités récurrentes;

⁶ Pièce [C-HQT-HQD-0112](#), p. 10.

Y = Autres composantes :

Y = { Rendement sur la base de tarification;
 Achats des services de transports;
 Amortissement;
 Taxes;
 Autres revenus de facturation interne;
 Frais corporatifs;
 Facturation externe;
 Intérêts reliés au remboursement gouvernemental;
 Compte d'écart pour coût de retraite;
 Compte d'écart pour pénalités liées aux services complémentaires;
 Compte de frais reportés pour coût de mises en service de projets non autorisés;
 Compte de frais reportés pour disjoncteurs PK.

Z = Exogènes.

[53] Il remarque qu'en ce qui a trait au compte de frais reportés pour disjoncteurs PK, il pourrait être traité comme un Facteur Z s'il n'est pas connu avant la période couverte par le MRI.

[54] Le Transporteur nuance également cette interprétation en indiquant qu'il ne requiert pas de Facteur Y, généralement connu sous le terme de facteur d'exclusion.

[55] Dans son complément de preuve, le Transporteur présente et justifie les similitudes et les différences entre chacune des caractéristiques des MRI respectifs du Transporteur et du Distributeur. Il note que, bien que certaines caractéristiques soient identiques pour les deux divisions, les paramètres précis à établir en phase 3 pourraient être différents afin de refléter les particularités de chacune.

[56] Cette preuve fait état des éléments qui sont identiques pour le Transporteur et le Distributeur : le type de mécanisme proposé, la méthode de détermination des revenus requis, la durée, la couverture du MRI, le Facteur Z, le Facteur I, les indicateurs de performance, le partage des écarts de rendement, le processus réglementaire, le renouvellement du MRI et la clause de sortie.

[57] Le Transporteur suggère un traitement différent, bien que parfois similaire, à celui du Distributeur pour les caractéristiques de la couverture de la Formule d'indexation, du

Facteur X et du Facteur C. Le facteur de croissance pour le Distributeur est identifié comme étant le Facteur g.

2.3 COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR DANS SA LETTRE DU 19 AVRIL 2017

[58] Par sa décision D-2017-043, la Régie a statué sur les caractéristiques du MRI du Distributeur.

[59] À la suite de cette décision, le Transporteur considère que plusieurs de ces caractéristiques lui sont également applicables. En conséquence, il propose de circonscrire les sujets de l'audience aux caractéristiques différentes du Transporteur.

[60] Les caractéristiques du MRI du Distributeur qui seraient également applicables à son propre MRI seraient les suivantes :

- Type de MRI : méthode de plafonnement des revenus;
- Durée de quatre ans selon les modalités suivantes : application de la méthode du coût de service à l'année 1 et application de la Formule d'indexation aux années 2, 3 et 4;
- Facteur I;
- Facteur X;
- Couverture de la Formule d'indexation : les coûts de retraite;
- Non nécessité de la phase 2 du dossier R-3897-2014;
- Clause de sortie;
- Clause de succession;
- Inclusion d'un mécanisme de partage des écarts de rendement au MRI;
- Mécanisme de report des gains d'efficience;
- Traitement réglementaire;
- Phase 3 du dossier R-3897-2014 dans le cadre du dossier tarifaire.

[61] Le Transporteur identifie également les caractéristiques du MRI du Distributeur qui devraient être traitées différemment pour son MRI afin de refléter ses particularités :

- Ajustements annuels des paramètres de la Formule d'indexation, soit :
 - Facteur C,
 - Ajustement ESP,
 - Ajustement P,
 - Ajustement A;
- Exclusions (Facteur Y) et exogènes (Facteur Z), pour les éléments à y être inclus et pour le seuil de matérialité de ces éléments de coûts;
- Facteur X dans son application à la dernière année du MRI ou lors d'un MRI subséquent;
- Dimensions définissant la performance pour les fins du choix des indicateurs de performance qui lui sont applicables.

[62] Les intervenants, de manière générale, conviennent d'ajuster leur preuve relative au MRI du Transporteur en fonction de la décision D-2017-043. Toutefois, plusieurs ne partagent pas toutes les propositions du Transporteur quant aux sujets qui devraient être traités de manière similaire au Distributeur, ou différemment, selon les caractéristiques du Transporteur. Les intervenants soulignent qu'il appartient à la Régie de faire ce partage après avoir entendu l'ensemble des participants lors de l'audience.

[63] Dans une lettre du 21 avril 2017⁷, la Régie ne retient pas la proposition du Transporteur d'exclure certains sujets à l'audience. Toutefois, elle reconnaît que certaines décisions à l'égard du Distributeur pourraient s'appliquer au Transporteur, mais il est prématuré d'en décider avant d'entendre l'ensemble de la preuve à cet égard.

[64] La position des intervenants sur chacun des éléments du MRI du Transporteur sera décrite de manière plus détaillée dans le cadre des prochaines sections. Toutefois, plusieurs intervenants se rejoignent sur de nombreux éléments. Ainsi, globalement, les intervenants souhaitent un MRI selon la méthode de plafonnement des revenus, d'une durée de 4 ans. Ils proposent d'appliquer au Transporteur les éléments de la décision D-2017-043 ayant trait au Facteur I, au Facteur X, à la clause de sortie, à la clause de succession, à l'application

⁷ Pièce [A-0146](#).

du mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR) ainsi qu'au traitement réglementaire.

[65] La majorité des intervenants soutiennent fermement que, pour satisfaire aux objectifs de l'article 48.1 de la Loi, le rendement sur la base de tarification et les dépenses d'amortissement doivent être inclus dans la Formule d'indexation, de même que les taxes, les frais corporatifs et certains autres éléments résiduels des revenus requis. Pour cette même raison, ils rejettent également la proposition du Transporteur d'intégrer les Ajustements P, A et ESP qui représentent, selon eux, des mesures d'atténuation des effets contraignants de la Formule d'indexation et contraire à l'esprit d'un mécanisme incitatif. Conséquemment, ils sont d'avis que plus de 95 % des revenus requis du Transporteur devraient être inclus à la Formule d'indexation.

[66] Dans la prochaine section, la Régie détermine les caractéristiques du MRI du Transporteur en fonction de la catégorisation de ce dernier dans sa lettre du 19 avril 2017.

3 CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AVEC LE MRI DU DISTRIBUTEUR

[67] Dans le cadre de sa proposition de MRI, le Transporteur identifie un ensemble de caractéristiques qu'il partage avec le MRI du Distributeur. La présente section revoit chacune de ces caractéristiques dans le cadre du MRI du Transporteur.

3.1 TYPE DE MRI : MÉTHODE DE PLAFONNEMENT DES REVENUS

[68] Dans sa décision D-2017-043, la Régie approuve l'implantation d'un mécanisme de type plafonnement des revenus pour le Distributeur parce que ce mécanisme est celui qui offre le plus d'avantages dans le cadre d'un MRI de première génération s'il est utilisé à son plein potentiel⁸.

⁸ Décision [D-2017-043](#), p. 22 à 24.

[69] Le Transporteur soutient également l'implantation d'un MRI de type plafonnement de revenus. La Formule d'indexation s'appliquerait aux CNE⁹. Toutefois, les composantes de coûts des CNE pourraient être rajustées annuellement en raison des Ajustements P, A et ESP. La première année de chaque rehaussement lié aux Ajustements P et A, l'Ajustement ESP ainsi que toutes les autres composantes des revenus requis dont l'amortissement, le rendement sur la base de tarification, les taxes et les frais corporatifs seraient traités selon la méthode du coût de service.

[70] L'AQCIE-CIFQ soutient pour sa part que le mécanisme proposé par le Transporteur n'est pas un modèle de type plafonnement des revenus pour l'ensemble des dépenses mais plutôt un mécanisme dit hybride selon lequel la Formule d'indexation ne s'appliquerait essentiellement qu'aux CNE, à l'exception de certaines d'entre elles, et que les autres composantes continueraient à être déterminées sur la base de la méthode traditionnelle du coût de service.

[71] L'AQCIE-CIFQ rappelle la décision D-2017-043 dans laquelle la Régie intégrait les taxes, les frais corporatifs, l'amortissement des actifs en service et le rendement sur la base de tarification aux éléments de coûts sujets à la Formule d'indexation. L'intervenante souhaite que le MRI du Transporteur traite de manière identique ces éléments de coûts.

[72] EBM est d'avis que le MRI proposé par le Transporteur n'est pas un MRI de type plafonnement de revenus puisqu'une proportion prépondérante des coûts, soit plus de 80 % des revenus requis, demeure sujette à une réglementation en coût de service. Du fait de son caractère hybride, cette proposition ne constitue pas un MRI utilisé à son plein potentiel. Au final, EBM considère que le MRI du Transporteur est très complexe et comporte peu d'incitatifs pour réduire les coûts¹⁰.

[73] La Régie constate que le Transporteur propose un mécanisme comportant une Formule d'indexation sur certains coûts dans le cadre d'un mécanisme de type plafonnement de revenus. Ces coûts indexés sont les CNE.

[74] Cependant, il faut soustraire des CNE les éléments de coûts inclus dans l'Ajustement ESP. Il faut également considérer que les CNE peuvent être ajustées, au-delà de la Formule d'indexation, par les Ajustements P et A. C'est donc une faible proportion des revenus

⁹ Les CNE incluent les achats d'électricité.

¹⁰ Pièce [C-EBM-0049](#), p. 6 et 7.

requis qui serait couverte par la Formule d'indexation proposée par le Transporteur. Les autres éléments des revenus requis seraient traités sous forme d'exclusions et demeureraient donc déterminés en coût de service.

[75] La Régie considère que, tel que proposé, le MRI du Transporteur de type plafonnement des revenus présente d'importantes limitations quant à son potentiel de réalisation de gains d'efficience et à son potentiel d'incitation à les réaliser. Ces limitations proviennent du faible ratio des coûts indexés sur les revenus requis.

[76] Ceci dit, la Régie demeure convaincue des avantages d'un mécanisme de type plafonnement des revenus. Ces avantages sont prédominants pour le Distributeur et ils le sont également pour le Transporteur dans le cadre d'un MRI de première génération. Cependant, tout comme mentionné à la décision D-2017-043, ces avantages sont conditionnels à ce que ce type de MRI soit exploité à son plein potentiel.

[77] Afin d'atteindre cet objectif, il faut examiner attentivement les différences entre les caractéristiques du MRI du Distributeur et celui du Transporteur.

[78] En conséquence, la Régie approuve l'implantation d'un mécanisme de type plafonnement des revenus pour le Transporteur.

3.2 DURÉE

[79] Dans sa décision D-2017-043, la Régie considère qu'une durée supérieure à trois ans est plus appropriée pour répondre à l'objectif d'allègement réglementaire prévu à l'article 48.1 de la Loi et permettre l'émergence de gains d'efficience durables.

[80] En conséquence, elle fixe la durée du premier MRI du Distributeur à une période de quatre ans. L'établissement des revenus requis sera réalisé pour la première année sur la base du coût de service et, pour les trois années subséquentes, en fonction de l'application du MRI¹¹.

¹¹ Décision [D-2017-043](#), p. 29 et 30.

[81] Le Transporteur prend acte de cette décision de la Régie et propose son adoption dans le cadre de son MRI. Il soumet que cela permettrait un seul examen approfondi des éléments couverts par la Formule d'indexation la première année et l'élimination de la justification en détail, ligne par ligne, de la deuxième à la quatrième année du MRI. Cela mène, selon lui, à un examen d'un dossier tarifaire allégé en audience publique pour ces années.

[82] Compte tenu que le Transporteur ne s'objecte pas à ce que la durée du MRI soit identique à celle du Distributeur, l'AQCIE-CIFQ considère qu'il n'y a plus matière à débat et que la durée devrait être de quatre ans.

[83] Les autres intervenants acquiescent ou ne se prononcent pas sur cette proposition d'une durée de quatre ans.

[84] La Régie observe un large consensus quant à la durée applicable au MRI du Transporteur. Elle partage ainsi le point de vue des participants et considère que, pour les mêmes motifs que pour le MRI du Distributeur, une durée et des modalités similaires doivent être appliquées pour le Transporteur.

[85] En conséquence, elle fixe la durée du premier MRI du Transporteur à une période de quatre ans. Les revenus requis seront déterminés sur la base du coût de service lors de la première année et, pour les trois années subséquentes, en fonction de l'application de la Formule d'indexation approuvée par la Régie.

3.3 FACTEUR D'INFLATION (FACTEUR I)

[86] Dans sa décision D-2017-043, à la section 3.4.1, la Régie se prononce sur trois enjeux liés au Facteur I : l'utilisation d'un indice interne ou externe à Hydro-Québec pour les salaires; le territoire, Québec ou Canada, sur lequel est estimé l'IPC et enfin sur le caractère prévisionnel ou historique de l'IPC¹².

[87] Dans cette décision, la Régie propose de retenir, à titre de Facteur I, un indice composite reflétant les éléments suivants : d'une part, pour indexer la composante des

¹² Décision [D-2017-043](#), p. 34 à 37.

salaires, la croissance moyenne historique calculée à partir d'une moyenne mobile des trois dernières années de l'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) pour le Québec de Statistiques Canada se terminant le 31 mars de l'année tarifaire précédant celle pour laquelle de nouveaux tarifs doivent être fixés. D'autre part, pour indexer la croissance des autres dépenses, l'indice de l'IPC-Québec tel que mesuré par Statistiques Canada.

[88] Le Transporteur prend acte¹³ des paragraphes 127, 129, 136, 137 de la section 3.4.1 de la décision D-2017-043, sur ces sujets. Dans cette décision, la Régie retient un indice externe à Hydro-Québec pour l'indexation des salaires et l'utilisation de l'IPC-Québec pour la croissance des autres charges. De plus, la Régie retient l'utilisation d'un taux historique aux fins du calcul du Facteur I pour la masse salariale et les autres charges.

[89] Enfin, la décision D-2017-043 souligne que le facteur de pondération entre les deux indices doit être déterminé en fonction de la quote-part de la masse salariale, excluant la portion capitalisable, sur les charges totales couvertes par la formule paramétrique du Distributeur utilisée dans ses dossiers tarifaires.

[90] Le Transporteur propose d'adopter les caractéristiques retenues par la Régie pour le Distributeur en apportant les ajustements requis en fonction de ses caractéristiques particulières.

[91] En raison de la proposition du Transporteur d'adopter les critères de la décision D-2017-043, les intervenants considèrent généralement qu'il n'y a pas matière à débat au sujet de l'indice d'inflation à utiliser aux fins de la Formule d'indexation.

[92] La Régie partage le point de vue des participants et juge que toutes les modalités liées au Facteur I retenues pour le Distributeur dans la décision D-2017-043 à la section 3.4.1, et pour les mêmes motifs, sont applicables au MRI du Transporteur.

¹³ Pièce [C-HQT-HQD-0126](#), p. 2 et 3.

3.4 FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X)

[93] Dans sa décision D-2017-043, la Régie retient la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation. À cette fin, la Régie ordonne au Distributeur de mettre à la disposition des intervenants, au plus tard le 30 juin 2017, les études, analyses et rapports susceptibles d'éclairer la Régie quant à la détermination du Facteur X en phase 3¹⁴.

[94] La Régie y souligne toutefois que ce jugement doit s'appuyer sur des études contemporaines. Elle est donc d'avis qu'il est opportun de réaliser une étude de productivité multifactorielle (PMF) pour déterminer la valeur du Facteur X. Cette étude doit être réalisée à l'intérieur des premières années d'application du MRI du Distributeur pour une application possible lors de la dernière année du MRI ou lors d'un MRI subséquent. En conséquence, elle ne juge pas nécessaire la tenue d'une phase 2 au dossier mais demande au Distributeur de présenter, en phase 3, la méthodologie et l'échéancier rattachés à la réalisation d'une étude PMF.

[95] Le Transporteur énonce ses commentaires quant à l'applicabilité de la décision D-2017-043 pour le Facteur X. Ainsi, il est d'avis que la conclusion de la Régie, à l'effet que le Facteur X doit être déterminé selon la méthode basée sur le jugement, devrait lui être applicable. Il souscrit également à l'ordonnance de la Régie de déposer les études, analyses et rapports dont il dispose afin de l'éclairer quant à la détermination du Facteur X en phase 3.

[96] Toutefois, en raison de ses particularités propres, le Transporteur ne croit pas qu'il soit possible de réaliser une étude PMF pour déterminer la valeur du Facteur X pour son MRI. Selon lui, il n'y aurait pas suffisamment d'entreprises de transport d'électricité comparables pour produire une telle étude. Il exprime notamment les réserves suivantes :

« Donc, ça, on voit qu'il y a une obligation supplémentaire qui est imposée au Distributeur pour les fins d'une étude de productivité multifactorielle en cours d'application du MRI, est-ce que c'est quelque chose avec lequel le Transporteur serait disposé à s'arrimer? »

¹⁴ Décision [D-2017-043](#), p. 43 et 44.

M. STÉPHANE VERRET :

R. Je vais inviter monsieur... nos experts à commenter davantage sur cette question-là, mais moi, je ne suis pas un expert de ce genre d'étude-là, là, mais de ce que j'en comprends, étant donné le très faible nombre d'entreprises comparables au Transporteur, ce serait une genre d'étude qui serait très difficile et complexe à réaliser, et je... pour cette raison-là, l'entreprise croit que la Régie devrait poursuivre avec la détermination de facteur X à l'année 4 et l'année subséquente, basée sur le jugement et non pas sur une étude de productivité difficilement réalisable pour le Transporteur, je laisserai mes collègues, là, s'ils veulent commenter davantage là-dessus.

Q. [75] Je retiens que vous ne seriez pas disposé à vous arrimer avec cette obligation-là qui a été...

R. C'est un des éléments distinctifs qu'on avait mis dans notre proposition qui était de continuer à fixer le facteur X basé sur le jugement »¹⁵.

[97] Sur ce point, les experts du Transporteur s'expriment comme suit sur la possibilité de faire, pour le Transporteur, une étude PMF :

« But I think the period of time you provided of the Distributor is a good one to consider that issue and I would suggest that that same period of time would be appropriate to allow the transmission division to examine that issue more fully to see if such a data set could be created, that would provide a proper study. But at this point in time the suggestion of the Transmitter is that the continuation of the informed judgement of the Régie is probably the prudent path because it's not clear that such a study can be prepared because of, again, the issues associated with comparable companies that would allow you to do so. But that's not to say that such investigation wouldn't be prudent to see and verify that such a data set couldn't be established within a period of time »¹⁶. [nous soulignons]

[98] L'AQCIE-CIFQ prend acte de la position du Transporteur relativement à la détermination du Facteur X selon la méthode basée sur le jugement de la Régie. Elle souligne également l'ouverture du Transporteur à mettre à la disposition des intervenants les études dont il disposerait sur la productivité. De même, l'intervenante relève que le Transporteur ne s'objecterait pas à ce que les intervenants puissent soumettre à la Régie des études, analyses et rapports susceptibles d'éclairer le jugement de la Régie quant à la détermination du Facteur X.

¹⁵ Pièce [A-0148](#), p. 96 et 97.

¹⁶ Pièce [A-0148](#), p. 98.

[99] En ce qui a trait à la réalisation d'une étude PMF dans le cas spécifique du Transporteur, l'AQCIE-CIFQ est d'avis « *qu'il n'y a pas de mal à tout le moins de tenter de réaliser une telle étude pendant la durée des MRIs du Distributeur et du Transporteur* »¹⁷. L'intervenante ajoute que la durée de quatre ans est amplement suffisante pour permettre la réalisation des recherches requises en la matière.

[100] EBM est d'accord à ce que le Facteur X soit initialement établi en fonction du jugement exercé par la Régie. Afin que le jugement de la Régie soit pleinement informé, la Régie devrait initialement s'inspirer des gains d'efficacité historiques, du potentiel de gains d'efficacité et des différents exercices de balisage auprès d'utilités publiques d'autres juridictions. L'intervenante soutient également la participation des intervenants dans le processus. Elle rappelle que les experts du Transporteur se sont montrés ouverts à ce que les intervenants puissent également soumettre des études. L'ensemble de l'information transmise par les parties contribuerait ainsi à aider la Régie dans la formulation de son jugement quant à la détermination du Facteur X¹⁸.

[101] Afin de garantir que cette Formule d'indexation soit juste, prévisible et fiable, EBM souligne qu'il y aurait lieu de procéder à une étude PMF, autant sur la base des données internes d'Hydro-Québec que des données d'autres services publics comparables, ainsi qu'une étude de balisage en phase 2 de cette audience pour déterminer le Facteur X. L'intervenante suggère que la Régie mandate un expert indépendant à cet égard ou autorise les intervenants à retenir les services d'un tel expert¹⁹.

[102] En regard de l'affirmation du Transporteur à l'effet que de telles études n'ont jamais été réalisées pour un transporteur d'électricité par le passé, EBM rappelle l'affirmation de Pacific Economics Group (PEG) à l'effet qu'il existe de bonnes données sur les compagnies de transport d'électricité qui sont disponibles et que, conséquemment, une telle étude pour le Transporteur peut être réalisée. Enfin, l'intervenante rappelle l'admission de l'expert du Transporteur à l'effet que la période de quatre ans du premier MRI permettrait au Transporteur d'examiner si une base de données pourrait être créée afin de fournir une telle étude PMF²⁰.

¹⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0120](#), p. 9.

¹⁸ Pièce [A-0148](#), p. 94 et 95.

¹⁹ Pièce [C-EBM-0043](#), p. 9 à 11.

²⁰ Pièce [A-0148](#), p. 98.

[103] Le RNCREQ soumet pour sa part que la réalisation d'une étude PMF pourrait avoir lieu préalablement à la phase 3 et être soumise à l'attention de la Régie et des intervenants pour une décision en phase 3 pour la première année du MRI du Transporteur. De l'avis de l'intervenant, il serait préférable de ne pas tenir la phase 3 concurremment à l'examen du dossier tarifaire afin que l'un n'interfère pas avec l'autre²¹.

[104] OC partage l'avis de PEG sur la capacité de réaliser une étude PMF :

« [...] OC supports PEG's recommendation of undertaking productivity and benchmarking studies in Phase 2, in order to inform on the determination of "X" [note de bas de page omise]. Both experts have provided extensive evidence in IRs and during HQD's Phase 1 hearing on drawbacks associated with data and methodology choices, as well as possible solutions. OC notes that PEG addresses multiple concerns with regard to data and methodology issues in its updated report [note de bas de page omise] »²².

[105] SÉ-AQLPA appuie quant à lui la proposition du Transporteur à l'effet de ne pas avoir recours à une étude PMF compte tenu du coût et des difficultés associées à une telle étude. L'intervenant propose plutôt que la Régie s'en remette à sa propre expertise, ainsi qu'à l'historique d'efficience chez le Transporteur. Selon lui, la valeur du Facteur X peut être aisément déterminée en tenant compte de l'historique du Transporteur et, au besoin, d'un balisage et des particularités invoquées quant au peu de contrôle sur ses hausses salariales²³.

[106] La Régie est d'avis que les motifs de sa décision D-2017-043 justifiant le choix de la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation du Distributeur sont également valables pour le MRI du Transporteur, particulièrement en ce qui concerne le délai nécessaire à sa réalisation.

[107] La Régie retient des propos des experts sur cette question que, si cette étude PMF devait être réalisée, un soin particulier devrait être porté à la méthodologie à utiliser pour recueillir les données nécessaires à une telle étude. L'examen de cette méthodologie crée un délai supplémentaire qui ne permet pas la réalisation de cette étude en temps opportun pour la phase 3 du MRI du Transporteur comme le souhaite le RNCREQ.

²¹ Pièce [C-RNCREQ-0073](#), p. 10.

²² Pièce [C-OC-0044](#), p. 11.

²³ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0047](#), p. v.

[108] De plus, tout comme pour le Distributeur, il s'agit d'un premier MRI pour le Transporteur. Il est donc prudent de créer un MRI de facture simple, inspiré par la formule paramétrique utilisée par la Régie depuis plusieurs années.

[109] En conséquence, la Régie juge pertinent d'utiliser la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation du Transporteur.

[110] À cette fin, le Transporteur doit mettre à la disposition des intervenants toutes les mises à jour ou études supplémentaires à celles déposées par le Distributeur pour le 31 mars 2018 susceptibles d'éclairer la Régie quant à la détermination du Facteur X du Transporteur en phase 3²⁴.

[111] En ce qui a trait à la réalisation d'une étude PMF, la Régie doit constater, tout comme les intervenants, la réticence du Transporteur à s'engager dans la réalisation d'une telle étude et les motivations qui la sous-tendent. Or, la Régie ne peut présumer de l'impossibilité de réaliser une étude PMF étant donné l'absence d'études PMF auprès de transporteurs d'électricité en Amérique du Nord. **La Régie ordonne donc au Transporteur de procéder à la réalisation d'une telle étude au cours des trois premières années du MRI du Transporteur et de lui transmettre les résultats de cette étude au cours de la troisième année pour une application possible du résultat lors de la dernière année.**

[112] La Régie ordonne au Transporteur de présenter, en phase 3, la méthodologie et l'échéancier rattaché à la réalisation d'une telle étude PMF.

[113] Enfin, la Régie juge qu'il n'est pas nécessaire de tenir une phase 2 au présent dossier.

3.5 COÛTS DE RETRAITE

[114] Dans sa décision D-2017-043, la Régie estime que dans le présent contexte de marchés financiers stables, un poids plus important doit être accordé au contrôle du Distributeur de sa masse salariale plutôt qu'à la volatilité des marchés financiers. Elle juge

²⁴ Décision [D-2017-043](#), p. 43 et 44.

que la variabilité des coûts de retraite peut être gérée à l'intérieur de la masse salariale, incluse dans la Formule d'indexation. La Régie détermine que les coûts de retraite devraient être couverts par la Formule d'indexation. Elle réserve toutefois sa décision finale sur ce sujet en phase 3 du dossier.

[115] Dans sa lettre du 19 avril 2017, le Transporteur prend acte de la décision de la Régie à ce sujet et souligne que cette décision lui est également applicable.

[116] L'AQCIE-CIFQ retient de la position du Transporteur qu'il est disposé à arrimer sa proposition à ce chapitre avec la décision rendue sur celle-ci pour le MRI du Distributeur. Les autres intervenants ne s'opposent pas non plus à cette position du Transporteur.

[117] La Régie partage l'avis des participants et considère que, pour les mêmes motifs que pour le MRI du Distributeur, les coûts de retraite du Transporteur devraient être couverts par la Formule d'indexation. Elle réserve toutefois sa décision finale à cet égard pour la phase 3 du dossier.

3.6 CLAUSE DE SORTIE

[118] Dans sa décision D-2017-043, la Régie convient qu'une clause de sortie protège le Distributeur et sa clientèle advenant d'éventuels impacts négatifs. En conséquence, elle approuve l'inclusion d'une clause de sortie permettant une révision ou une interruption du MRI. Les modalités de cette clause seront précisées lors de la phase 3 du MRI du Distributeur.

[119] Le Transporteur est d'accord avec l'inclusion d'une clause de sortie permettant la révision ou l'interruption de son MRI, selon des modalités à être déterminées en phase 3.

[120] L'AQCIE-CIFQ et les intervenants considèrent que les MRI respectifs du Distributeur et du Transporteur seront arrimés à ce chapitre.

[121] La Régie partage l'avis des participants et, pour les mêmes motifs que ceux exprimés dans la décision D-2017-043, elle approuve l'inclusion d'une clause de sortie permettant la révision ou l'interruption du MRI du Transporteur. Les modalités de cette clause de sortie seront précisées lors de la phase 3 du dossier.

3.7 CLAUSE DE SUCCESSION

[122] Dans sa décision D-2017-043²⁵, la Régie convient qu'il est prématuré d'adopter une clause de succession.

[123] Le Transporteur prend acte de cette décision de la Régie ainsi que de sa décision de se prononcer au moment opportun, après consultation des participants, quant à la forme du recalibrage, la date et les modalités d'un retour éventuel au coût de service, qu'il soit complet ou partiel.

[124] Les intervenants considèrent que les MRI respectifs du Distributeur et du Transporteur seront également arrimés à ce chapitre.

[125] **La Régie partage l'avis des participants et juge que, pour les mêmes motifs que ceux exprimés dans la décision D-2017-043, il est prématuré d'adopter une clause de succession dans le cadre du MRI du Transporteur.** La Régie se prononcera au moment opportun, après consultation des participants, quant à la forme du recalibrage, la date et les modalités d'un retour éventuel au coût de service, qu'il soit complet ou partiel.

3.8 INCLUSION D'UN MTÉR AU MRI

[126] Dans sa décision D-2017-043²⁶, la Régie juge qu'un MTÉR réduit le risque que les revenus s'éloignent de façon trop importante des coûts en cours de mécanisme, ce qui permet d'allonger le terme du MRI. Elle considère également qu'un MTÉR répond au second objectif de l'article 48.1 de la Loi.

[127] En conséquence, elle accepte l'inclusion d'un MTÉR au MRI du Distributeur. Elle indique qu'elle entend appliquer les modalités du MTÉR prévues à la décision D-2014-034, sous réserve des dispositions de la décision D-2017-043 quant aux indicateurs de performance liés à la qualité de service mais que ces modalités pourront être revues dans le cadre de la phase 3 du présent dossier. Enfin, elle ajoute un élément au MRI du Distributeur

²⁵ [Page 103.](#)

²⁶ [Page 106.](#)

dans le calcul des revenus requis afin de tenir compte du remboursement à la clientèle de la portion des excédents de rendement qui lui revient.

[128] Le Transporteur est d'accord avec l'inclusion d'un MTÉR à son MRI, selon des modalités qui devront être revues en phase 3. De même, le Transporteur entend procéder à l'ajout d'un élément au MRI dans le calcul des revenus requis pour tenir compte du remboursement à la clientèle de la portion des excédents de rendement qui lui revient.

[129] Les intervenants ne s'objectent pas à ce que la décision à rendre concernant le MTÉR, pour le Transporteur, soit identique à la décision rendue par la Régie à l'égard du Distributeur.

[130] La Régie partage l'avis des participants. Pour les motifs invoqués dans la décision D-2017-043, la Régie accepte l'inclusion d'un MTÉR au MRI du Transporteur. Les modalités du MTÉR sont celles prévues à la décision D-2014-034, sous réserve des dispositions de la présente décision quant aux indicateurs de performance liés à la qualité de service. Ces modalités pourront toutefois être revues dans le cadre de la phase 3 du Transporteur.

[131] La Régie ajoute un élément au MRI du Transporteur dans le calcul des revenus requis pour tenir compte du remboursement à la clientèle de la portion des excédents de rendement qui lui revient.

3.9 MÉCANISME DE REPORT DES GAINS D'EFFICIENCE

[132] Dans sa décision D-2017-043²⁷, la Régie retient que la démonstration de l'utilité d'un mécanisme de report des gains d'efficience (MRE) pour le MRI du Distributeur n'a pas été faite et que des efforts considérables seraient requis afin de distinguer les écarts causés par des erreurs de prévisions de ceux engendrés par la réalisation des gains d'efficience. En conséquence, elle ne retient pas l'option d'un MRE pour le premier MRI du Distributeur.

²⁷ [Page 109](#).

[133] Dans sa lettre du 19 avril 2017, le Transporteur souligne que cette décision de la Régie est également applicable à son MRI.

[134] Les intervenants notent la position du Transporteur.

[135] La Régie partage l'avis du Transporteur. Pour les mêmes motifs que ceux exprimés dans la décision D-2017-043, la Régie ne retient pas l'option d'un MRE pour le premier MRI du Transporteur.

3.10 TRAITEMENT RÉGLEMENTAIRE

[136] Dans sa décision D-2017-043²⁸, la Régie réaffirme que le traitement réglementaire doit permettre de satisfaire l'objectif d'allègement réglementaire énoncé à l'article 48.1 de la Loi. Elle retient comme procédure un traitement réglementaire en deux étapes, soit un examen annuel d'un dossier tarifaire et un examen administratif du rapport annuel.

[137] Le Transporteur souligne que son MRI devrait être soumis au même traitement réglementaire que celui du Distributeur, tel que décrit à la section 3.11 de la décision D-2017-043.

[138] Les intervenants notent la proposition du Transporteur et ne s'opposent pas à ce que le traitement réglementaire applicable au MRI du Distributeur le soit également pour celui du Transporteur.

[139] La Régie partage l'avis des participants. En conséquence, pour les mêmes motifs que ceux exprimés dans la décision D-2017-043, la Régie juge que le traitement réglementaire applicable au MRI du Distributeur doit s'appliquer au Transporteur.

[140] La Régie est d'avis qu'il est opportun d'établir un traitement réglementaire allégé pour l'examen des composantes du MRI du Transporteur pendant la durée d'application de celui-ci. Cet examen prendra la forme suivante :

²⁸ [Pages 114 à 116.](#)

- examen d'un dossier tarifaire allégé en audience publique pour faire autoriser les éléments de coûts traités en Facteurs Y et Z et pour fournir les calculs soutenant les paramètres de la Formule d'indexation;
- processus d'audience orale qui sera réservé à l'examen d'enjeux tarifaires préalablement identifiés par la formation désignée au dossier tarifaire et dont l'importance le justifie.

[141] **L'examen des résultats des indicateurs de performance, ainsi que la vérification afin de s'assurer de la validité des données déposées et du résultat de l'application du MTÉR** aux excédents de rendement, s'il y a lieu, seront faits de manière administrative dans le cadre de l'analyse du rapport annuel. Au besoin, des informations supplémentaires pourront être requises du Transporteur pour ce dépôt.

[142] **Les résultats de cet examen seront par la suite déposés dans le cadre du dossier tarifaire subséquent pour être approuvés par la Régie et intégrés dans le cadre du MRI.**

3.11 EXAMEN DE LA PHASE 3 DU DOSSIER R-3897-2014

[143] Le Transporteur souhaite que la Régie ordonne la tenue de la phase 3 dans le cadre de son dossier tarifaire 2019.

[144] L'AQCIE-CIFQ soutient la tenue d'une phase 3 mais souhaite que l'audience pour celle-ci se tienne dans le cadre du prochain dossier tarifaire du Transporteur, soit celui de 2018.

[145] Compte tenu des délais inhérents à la publication de la présente décision et par souci d'équité envers toutes les parties, la Régie maintient la séquence initialement prévue. **La Régie ordonne que la phase 3 du présent dossier soit examinée conjointement avec le dossier tarifaire 2019 du Transporteur.**

3.12 INDICATEURS DE PERFORMANCE

[146] Le Transporteur propose de présenter, en phase 3 du présent dossier, un nombre restreint d'indicateurs de performance, parmi ceux déjà retenus par la Régie, selon les critères suivants :

«

- *Mesurer des dimensions en lien avec la définition de la performance dans l'exploitation d'un réseau de transport d'électricité [...];*
[...]
- *être sous le contrôle de la division ;*
- *être facilement mesurables »²⁹.*

[147] Le Transporteur indique que les dimensions qu'il entend privilégier sont la fiabilité du service, la disponibilité du réseau, la sécurité du public et des employés et la satisfaction de la clientèle.

[148] Le Transporteur précise également que les indicateurs retenus seront complémentaires à la mise en place d'un MTÉR³⁰.

[149] PEG suggère l'utilisation d'indicateurs de performance en lien avec le service à la clientèle, la fiabilité de l'alimentation et la sécurité des employés³¹. Par ailleurs, les indicateurs choisis doivent être liés au MTÉR³².

[150] EBM recommande des indicateurs de performance liés à la fiabilité (amélioration continue de la performance) et à la qualité de service. Ces indicateurs permettraient de s'assurer que la performance d'un MRI ne se fait pas au détriment de la fiabilité et de la qualité de service. En matière de fiabilité, EBM suggère de retenir les indicateurs suivants :

- SAIFI – Fréquence moyenne d'interruption du réseau;
- CAIFI – Fréquence moyenne d'interruption par client;

²⁹ Pièce [C-HOT-HOD-0142](#), p. 20 et 21.

³⁰ Pièce [C-HOT-HOD-0096](#), p. 28.

³¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 112.

³² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0088](#), p. 30.

- SAIDI – Durée d’interruption moyenne du réseau;
- CAIDI – Durée moyenne d’interruption par client;
- Taux de pertes de transport dont la méthode serait revue.

[151] De plus, EBM souligne que des indicateurs de performance devraient être retenus pour évaluer la satisfaction de la clientèle et s’assurer de la performance du Transporteur. Elle propose que ces indicateurs soient tributaires du caractère juste et équitable pour chacun de ses clients. Il faut également tenir compte, dans la pondération, du fait que son client le plus important est également son affilié³³.

[152] La FCEI propose l’inclusion d’indicateurs de qualité de service au MRI, que ceux-ci soient existants ou nouveaux³⁴.

[153] OC constate que les deux experts proposent d’inclure des indicateurs de performance déjà utilisés par le Transporteur. L’intervenante propose également que les résultats des indicateurs retenus soient présentés dans un format de type « *scorecard* » similaire à celui employé notamment par la Commission de l’énergie de l’Ontario³⁵.

[154] SÉ-AQLPA réitère qu’il n’est pas souhaitable de rattacher des indicateurs de performance et de qualité de service au partage des écarts de rendement. L’intervenant reprend ainsi l’argument qu’il avait défendu dans le cadre du MRI du Distributeur³⁶.

[155] En regard des indicateurs de performance, la Régie tient à rappeler que l’établissement d’un MRI a pour but d’inciter le Transporteur à une plus grande efficacité sans toutefois porter atteinte à la qualité du service. À cet égard, la Régie s’exprimait ainsi dans sa décision D-2014-034 :

« [398] Bien que l’inclusion d’indicateurs de performance dans un MTÉR demeure une exception dans l’industrie selon la preuve déposée par les Demandeurs, la Régie souligne que sous sa juridiction, le partage des écarts de rendement (trop-perçus) en fin d’année est lié à l’atteinte d’un pourcentage global de réalisation de qualité de service pour Gaz Métro et pour Gazifère.

³³ Pièce [C-EBM-0043](#), p. 19.

³⁴ Pièce [C-FCEI-0071](#), p. 19.

³⁵ Pièce [C-OC-0044](#), p. 12.

³⁶ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0047](#), p. vii.

[399] *La Régie veut s'assurer que le trop-perçu éventuel n'est pas réalisé au détriment de la sécurité du réseau ou du service à la clientèle.*

[...]

[401] *Pour ces motifs, la Régie demande au Transporteur et au Distributeur de présenter, lors d'un prochain dossier tarifaire, une proposition sur les indicateurs de performance liés au MTÉR »³⁷.*

[156] Par ailleurs, la Régie considère également que, tout comme dans le cas du MRI du Distributeur, l'atteinte de cibles pour les indicateurs de performance doit être une condition préalable au partage des excédents de rendement dans le cadre du MRI du Transporteur. Cette condition préalable permettra de moduler le partage des excédents, ce qui renforcera ainsi l'incitatif financier pour le Transporteur de maintenir, ou d'améliorer, la qualité de service pour ses clients.

[157] La Régie estime opportun, dans l'établissement d'un premier MRI, de retenir un certain nombre d'indicateurs existants, dont l'historique est connu, afin de bien calibrer les cibles de ceux-ci. En effet, une calibration adéquate permet d'assurer que la qualité de service est maintenue et qu'il y a un réel incitatif pour le Transporteur.

[158] **Ainsi, dans le cadre du MRI de première génération, la Régie favorise la mise en place d'indicateurs de performance qui sont rattachés à la qualité de service. Liés au MTÉR et à des cibles de performance, les indicateurs présentés par le Transporteur lors de la phase 3 du présent dossier devront s'inspirer de ceux utilisés actuellement dans le cadre des dossiers tarifaires et couvrir notamment les champs d'intervention suivants :**

- **fiabilité du service;**
- **disponibilité du réseau;**
- **sécurité du public et des employés;**
- **satisfaction de la clientèle.**

³⁷ Dossier R-3842-2014, pièce [A-0051](#), p. 98 et 99.

4 CARACTÉRISTIQUES PROPRES AU MRI DU TRANSPORTEUR

[159] La présente section permet d'examiner les caractéristiques propres au MRI du Transporteur afin de refléter ses particularités. Ces caractéristiques sont les suivantes :

- éléments couverts par la Formule d'indexation et les divers ajustements proposés;
- exclusions et exogènes;
- éléments des revenus requis en lien avec les dépenses en capital (CAPEX);
- facteur de croissance des activités;
- autres composantes de base;
- comptes d'écarts et de reports existants.

4.1 ÉLÉMENTS COUVERTS PAR LA FORMULE D'INDEXATION

[160] Dans le cadre de son MRI, le Transporteur propose d'assujettir les CNE à la Formule d'indexation. Sur la base du contrôle de gestion qu'il peut exercer sur ses CNE, le Transporteur est d'avis que l'évolution de ces coûts est généralement compatible avec une trajectoire dérivée de la Formule d'indexation. À l'année témoin projetée 2017, les CNE représentent 776,7 M\$ sur des revenus requis de 3 297,3 M\$, soit 23,6 % des coûts de transport³⁸.

[161] De l'avis du Transporteur, cette proposition est en continuité avec la formule paramétrique actuellement utilisée pour établir les CNE et reflète ses préoccupations quant au risque associé aux variations possibles des prévisions des revenus requis sur la durée du MRI.

[162] En audience, le Transporteur soutient que sa proposition de MRI est parfaitement alignée avec les grands constats du rapport d'Elenchus et respecte les objectifs de l'article 48.1 de la Loi. Il soutient que son MRI doit être adapté aux particularités de son contexte d'affaires. À cet égard, le Transporteur souligne l'importance de définir un MRI qui puisse s'inscrire dans le cadre de son MGA :

³⁸ Soit des CNE de 761,7 M\$ et des Achats d'électricité de 15,0 M\$ (Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 6).

« [...] le point crucial c'est que le mécanisme qui sera adopté par le Transporteur puisse accommoder le modèle de gestion des actifs, [lequel] est [...] l'outil essentiel de détermination des investissements optimaux et des charges optimales pour la maintenance du réseau de transport »³⁹.

[163] Ainsi, le recours aux Ajustements P, A et ESP reflète les caractéristiques de son modèle d'affaires qui le différencie de celui du Distributeur.

[164] Le Transporteur définit ainsi l'Ajustement P proposé :

« L'ajustement pour la maintenance liée à la pérennité (P) correspond à une mise à niveau de la maintenance requise des installations existantes selon le scénario optimisé du MGA. Il représente une estimation à la marge des besoins additionnels aux CNE pour réaliser la maintenance de ses actifs afin de permettre au Transporteur d'assurer sa mission de base »⁴⁰.

[165] Pour l'année témoin projetée 2017, l'Ajustement P représente 5,8 % des CNE, soit les coûts pour la mise à niveau de la maintenance de 45,0 M\$ sur des CNE de 776,7 M\$⁴¹.

[166] En outre, en lien avec l'Ajustement P, le Transporteur précise en audience la forme que prendra le suivi des coûts associés au MGA :

« C'est tout à fait vrai qu'on ne fait pas de comptabilité par activité. C'est vrai, nos systèmes comptables ne nous permettent pas de le faire. Ce n'est pas une possibilité qu'on a. Toutefois, lorsqu'on avait offert l'année dernière de sortir sur une base globale et non pas jusqu'à la marge, les coûts directs de maintenance, c'est quelque chose sur lequel on travaille très fort. Puis je pense qu'on pourra arriver à quelque chose sur les coûts directs. Je pense qu'il sera possible d'arriver à quelque chose. On ne parle pas de comptabilité par activité. Mais une information de gestion disponible pour évaluer les coûts directs, on y travaille actuellement. [...]

Lorsqu'on parle des gens qui travaillent sur le réseau, sur les différentes activités, lorsqu'on parle des activités de maintenance, on parle principalement de deux groupes de métiers, les techniciens automatismes, les électriciens d'appareillages. Et ces gens-là, soit travaillent sur des projets d'investissements, à faire les mises en route, mises en service des projets ou ils travaillent principalement à réaliser la

³⁹ Pièce [A-0148](#), p. 22.

⁴⁰ Pièce [C-HQT-HQD-0097](#), p. 9.

⁴¹ Pièce [C-HQT-HQD-0112](#), p. 6.

maintenance sur le réseau. Alors, c'est ce qu'on voit actuellement qui peut être possible pour différencier les coûts directs en lien avec la maintenance »⁴². [nous soulignons]

[167] Par ailleurs, le Transporteur fait valoir que de permettre le plein potentiel du MGA au moyen de l'Ajustement P permettra de générer de l'efficacité dans ses charges d'exploitation :

« [U]n potentiel de baisse des coûts de maintenance suite à la mise en place d'un modèle de gestion des actifs est tout à fait logique et dans le sens de ce qui est en place chez le Transporteur. [...] Le Transporteur réitère que c'est d'ailleurs parce que son MGA, qui tient déjà compte du Asset Health Index ("AHI"), anticipe une hausse des défaillances d'équipement qu'il a recommandé une mise à niveau de sa maintenance pour éviter le surcoût qu'occasionnerait une hausse des interventions non planifiées (correctif) »⁴³.

[168] En réponse à une DDR à propos d'une possible augmentation du risque de défaillances ou encore d'une hausse de la capitalisation des charges durant la période d'application du MRI, CEA indique que le MGA est garant d'une allocation optimale entre les dépenses d'opération et de maintenance et les investissements :

« HQT will expend capital and operating expenses to fulfill its public service obligations consistent with optimization of capital and operating expenses as determined by HQT's asset management model. Thus, the MRI will not produce a bias toward solutions that involve capital investments over operating expenses »⁴⁴.

[169] Il propose que le MRI reflète cette particularité en intégrant un ajustement spécifique aux charges découlant de la gestion de ses actifs en pérennité. Le Transporteur explique que si les coûts associés aux investissements étaient traités en coût de service alors que les coûts de maintenance étaient couverts par la Formule d'indexation, les incitatifs à l'efficacité ne seraient pas optimaux :

« So, if the incentive is, if there's an MRI with an I minus X (I-X) incentive and either CAPEX or the MGA or the maintenance expenses were to be included within the I minus X (I-X), that would provide an incentive to HQT that if reflected in its

⁴² Pièce [A-0148](#), p. 240 et 241.

⁴³ Pièce [C-HQT-HQD-0113](#), p. 13.

⁴⁴ Pièce [C-HQT-HQD-0098](#), p. 22.

actions would, by definition, be a step away from what would be produced by the MGA by looking at maintenance expense and capital expense together through the MGA model. So, by definition, you'd be going to something that would be less efficient and suboptimal »⁴⁵.

[170] Le Transporteur soutient qu'à défaut de créer l'Ajustement P, le MRI pourrait engendrer les conséquences mentionnées ci-après⁴⁶ :

- a. si les choix optimaux d'investissement et de maintenance ne sont pas en lien avec le MGA, mais plutôt avec une Formule d'indexation, la qualité du service et la performance du Transporteur pourraient en souffrir, parce que les choix ne seraient pas basés sur un modèle qui permet de faire des choix optimaux en matière de pérennité du réseau;
- b. si le Transporteur décide tout de même d'investir et de maintenir cette qualité de service, le rendement de l'actionnaire serait affecté par le mécanisme s'il n'est pas bien adapté à la réalité du Transporteur;
- c. Finalement, l'allègement du processus réglementaire pourrait être affecté en nécessitant de la part du Transporteur qu'il se présente à répétition pour pouvoir corriger des lacunes du mécanisme.

[171] Toutefois, interrogé en audience sur l'occurrence des Ajustements P et A dans d'autres juridictions, CEA indique qu'à sa connaissance aucune entreprise réglementée n'utilise un des Ajustements P ou A dans leur MRI :

« In the case of P [...] I'm not aware of a distributor that has a P factor per se. I am aware, though, that for example, gas distributors that are replacing leak prone pipe. They'll typically have some sort of a tracker that will adjust for that mechanism. [...]. In the case of A, in the case of the example that's cited here is the... a CIP... a new CIP requirement for NERC. In almost every MRI that I'm aware of, that would be an... treated as an exogenous factor that would probably treated as a Z factor in most MRI programs because it's a new regulation or requirement by the government »⁴⁷. [nous soulignons]

⁴⁵ Pièce [A-0148](#), p. 126.

⁴⁶ Pièce [A-0148](#), p. 23.

⁴⁷ Pièce [A-0148](#), p. 220 et 221.

[172] Quant à l'Ajustement A plus précisément, le Transporteur propose le traitement suivant :

« L'ajustement pour les activités récurrentes (A) permet un ajustement des CNE en raison d'une hausse des activités de nature récurrente, comme l'application et le maintien de la conformité aux normes de protection des infrastructures critiques ("CIP") de la NERC »⁴⁸.

[173] L'Ajustement A représente 3,2 % des CNE à l'année témoin projetée 2017. Le Transporteur projette des coûts de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place de 15,3 M\$ et des coûts pour l'implantation, l'application et le maintien de la conformité aux normes CIP de 9,9 M\$⁴⁹.

[174] Le Transporteur indique que l'Ajustement A permettrait la réalisation de nouvelles activités récurrentes en cours de MRI, dont la réalisation deviendrait ensuite sous le contrôle du Transporteur :

« Donc le principe derrière le facteur A c'est de dire : les activités qui n'étaient pas connues lors de l'établissement du CNE de l'année précédente, donc c'est un rehaussement, en fait c'est un rehaussement des CNE qu'on a besoin de faire pour une activité qui était inexistante par le passé et [...] qui devraient, de façon récurrente, être réalisées par le Transporteur. [...] donc ça sera... est-ce qu'on peut présumer qu'à la témoin I était à zéro? Oui, ce sera une différence, ce sera un ajout d'une nouvelle évaluation d'une activité qui sera récurrente »⁵⁰.

[175] Le Transporteur considère que les critères de récurrence et de contrôle ne sont pas applicables à l'Ajustement A :

« Dans le A, aussi, il y a une notion de récurrence que je ne pense pas qui est présente au niveau du facteur Z.

[...] il y a un critère... puis là j'y vais de mémoire, je ne les ai pas devant les yeux, mais il y a la notion de "hors du contrôle". Dans un A on considère que la journée où on connaît l'activité qui se pointe ou l'élément, il devient sous notre contrôle de prévoir et de réaliser cette activité-là. Donc, au niveau du critère du choix du Y ou

⁴⁸ Pièce [C-HOT-HOD-0097](#), p. 9.

⁴⁹ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 6.

⁵⁰ Pièce [A-0148](#), p. 38, 79, 109.

du Z, il y a la notion de "hors du contrôle du Transporteur", bien, au niveau du A il n'y a pas cette notion-là la journée qu'on connaît l'activité qui se rajoute ou le besoin qui se rajoute au niveau des CNE »⁵¹.

[176] Le Transporteur indique toutefois que l'Ajustement A, tout comme l'Ajustement ESP, est imprévisible :

« Mais pour ce qui est des facteurs A et ESP, c'est dans la nature même de ce qu'on demande, des facteurs qu'à l'heure actuelle, aujourd'hui, on ne les connaît pas. Et c'est pour cette raison-là qu'on les demande au niveau de l'ajustement des CNE. C'est d'être capable... année après année, d'être capable de réagir à une nouvelle situation et d'être capable de venir demander des budgets qui sont au-delà de ce que la formule de l'année dernière nous donne »⁵².

[177] Le Transporteur définit enfin l'Ajustement ESP :

« [L]'ajustement pour les éléments de suivis particuliers (ESP) vise les éléments suivants :

- *Éléments sur lesquels le Transporteur n'exerce que peu ou pas de contrôle (par exemple, le coût de retraite);*
- *Activités de nature non récurrente qui font l'objet d'un budget spécifique »⁵³.*

[178] L'Ajustement ESP représente 3,4 % des CNE à l'année témoin projetée 2017. Le Transporteur projette un budget spécifique de 6,1 M\$ pour l'implantation, l'application et le maintien de la conformité aux normes CIP, un rendement sur les actifs des fournisseurs internes s'élevant à 5,5 M\$ et des coûts de retraite de 15,1 M\$⁵⁴. La Régie se prononce sur la couverture des coûts de retraite par la Formule d'indexation à la section 3.5.

[179] Le Transporteur mentionne que les Ajustements ESP sont des éléments dont la trajectoire ne cadre pas avec la Formule d'indexation⁵⁵. Il précise que :

⁵¹ Pièce [A-0148](#), p. 244 et 245.

⁵² Pièce [A-0148](#), p. 226 à 227.

⁵³ Pièce [C-HQT-HQD-0097](#), p. 9.

⁵⁴ Pièce [C-HQT-HQD-0112](#), p. 6.

⁵⁵ Pièce [C-HQT-HQD-0136](#), p. 11.

« Le dernier élément est le facteur qu'on appelle élément de suivi particulier ou ESP. Celui-là se décompose en deux petits éléments. Le premier étant les éléments sur lesquels le Transporteur exerce peu ou pas de contrôle. Exemple de ce cas-là et qui est en place actuellement déjà dans les dossiers du Transporteur : le rendement des fournisseurs. Pourquoi? Parce que... pourquoi on veut l'exclure? Ou en tout cas pourquoi on veut en faire un élément de suivi particulier? C'est que ça ne cadre pas dans la trajectoire de la formule I-X ou de l'indexation, là. C'est vraiment un calcul qui est établi selon les actifs nécessaires aux différents fournisseurs de service interne qui sont à la base de ce calcul-là.

L'autre élément, budget spécifique, c'est des activités dans ce cas-ci, si je veux faire la différence avec le facteur A, qui est donc des activités qui sont non récurrentes, donc qui ont un début et une fin. L'exemple qu'on peut donner c'est le coût d'implantation d'une nouvelle norme CIP, donc c'est des coûts qui sont temporaires, donc on a besoin de faire un ajustement ponctuel au niveau de la formule de CNE pour être en mesure d'assumer ces coûts-là et qui, au bout de une, deux ou trois ans, va disparaître.

Encore là, la raison pourquoi on a besoin de cet élément-là? C'est, ça ne cadre pas dans une formule d'indexation »⁵⁶.

[180] Contrairement aux Ajustements P et A, qui constituent un rehaussement permanent des CNE, l'Ajustement ESP est considéré à part de l'enveloppe des CNE couverte par la Formule d'indexation :

« [...] les éléments de suivi particulier. Eux, étant donné qu'ils sont soit temporaires ou qu'ils ne varient pas en fonction d'une formule I+... I-X, tout simplement ce qu'on fait, c'est qu'on ajoute la prévision de l'année et on retire la prévision de l'année précédente pour être capable d'avoir vraiment l'impact sur les CNE de l'année en cours »⁵⁷.

[181] Le Transporteur précise qu'un seuil de matérialité s'appliquerait uniquement pour les activités non récurrentes :

« [...] activités qui sont non récurrentes [...] dans ce cas-ci, on propose le maintien aussi du seuil de deux point cinq millions (2,5 M\$) qui est déjà présent dans le cadre réglementaire actuel au niveau du Transporteur »⁵⁸.

⁵⁶ Pièces [A-0148](#), p. 38 et 39.

⁵⁷ Pièce [A-0148](#), p. 41.

⁵⁸ Pièce [A-0148](#), p. 39.

[182] Le Transporteur considère que sa proposition pour l'Ajustement ESP est en parfaite continuité avec la formule paramétrique :

« Puis pour les éléments de suivis particuliers, bien, c'est déjà des ajustements qui étaient présents, qui étaient existants dans la formule paramétrique qui était déjà appliquée par la Régie. Donc lorsqu'on mentionnait que le régime actuel, on bâtissait sur le régime actuel, bien c'est un élément qu'on retrouvait déjà dans le régime... dans le régime actuel dans la formule paramétrique »⁵⁹.

[183] Le Transporteur soutient enfin que le mécanisme hybride qu'il propose permet de maximiser l'efficacité. Définir un mécanisme qui puisse répondre adéquatement à son contexte d'affaires ne consiste pas, selon lui, à mettre le maximum de coûts à l'intérieur de la Formule d'indexation. Au contraire, il s'agit plutôt d'incorporer les coûts sur lesquels il peut agir au niveau de l'efficacité. De plus, ces coûts doivent répondre au profil de croissance défini par la Formule d'indexation⁶⁰.

[184] L'expert de PEG n'adhère pas à la proposition du Transporteur. Il considère que :

« [...] The performance incentives of the proposed system would be extraordinarily weak and do little to encourage improved performance. A combination of annual rate cases and cost trackers would together address the vast majority of the company's cost. HQT states in response to Question 1.3 of the Régie's third round of information requests that the index would apply to only 23 % of the company's revenue requirement. Moreover, the incentive impact of this index is weakened by the MGA adjustment and the use of a company-specific labor price index »⁶¹.

[185] L'expert de PEG considère que le mécanisme à définir doit s'appliquer le plus largement possible aux revenus requis. Ce mécanisme doit également limiter à sa plus simple expression les éléments traités à l'extérieur de la Formule d'indexation et prévoir, par le maintien d'un Facteur Y sujet à l'application de critères, les cas exceptionnels de ressources additionnelles qui ne répondraient pas au profil de croissance défini par la Formule d'indexation. PEG recommande l'utilisation limitée et judicieuse des exclusions, lesquelles s'appliqueraient surtout aux projets déjà autorisés par la Régie⁶² :

⁵⁹ Pièce [A-0148](#), p. 79.

⁶⁰ Pièce [A-0148](#), p. 137.

⁶¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 120.

⁶² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 124.

« Regulators can use trackers to address volatile or rapidly rising costs that could otherwise trigger frequent general rate cases, [which] can weaken utility performance incentives, including the incentive to contain capital expenditures [...]. Their use in MRPs should nonetheless be carefully limited. [...]

In an MRP where other costs (e.g., O&M expenses) are not subject to tracker treatment, a pass-through of targeted capex cost can create a perverse incentive to increase this capex so as to reduce untracked costs. [...]

Very few of HQT's costs are currently subject to tracker treatment. The division will likely press for these and other costs to be tracked. We recommend that the Régie err on the side of rejecting these requests [...] »⁶³.

[186] PEG propose donc que la Formule d'indexation s'applique universellement à l'ensemble des revenus requis du Transporteur, y compris aux éléments de coûts reliés aux investissements.

[187] Invité à se prononcer sur la proposition du Transporteur relativement à l'intégration d'Ajustements particuliers (P, A et ESP) tel que soumis par le Transporteur, l'expert de PEG indique :

« And then what about precedents for something like a P factor? Well, I've been monitoring PVR in North America for various clients, including the Edison Electric Institute in the United States for many years, and I have never heard of this type of special adjustment factor.

And so, finally, just the common sense that [...] the plan already has lots of risk-mitigation provisions and there are lots of ways for HQT to manage its CNE risk. [...]

A. Well, my interpretation of the ESP was that it was what sometimes is called a Y factor, that there are certain costs, it could be pensions that are slated for tracker treatment at the outset of the plan. I thought that's what's meant by the ESP. And so those are the Y factors. But then, as for the A [...] I don't know why that just can't be a Z factor. So you just have your Y factors and your Z factors. But one of the Y factors could be the... for the supplemental capital revenue if there really is a need for it »⁶⁴.

[188] L'AQCIE-CIFQ endosse entièrement les recommandations contenues dans l'expertise révisée de PEG. Il considère que le mécanisme à définir doit s'inscrire le plus

⁶³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 4, 5, 43, 45 et 109.

⁶⁴ Pièce [A-0150](#), p. 64, 128 et 129.

possible à l'intérieur du cadre déjà retenu par la Régie pour le Distributeur. Ceci implique, à son avis, que le mécanisme limite au minimum le nombre d'éléments traités à l'extérieur de la Formule d'indexation, de manière à rendre la couverture la plus large possible.

[189] Quant aux Ajustements P, A et ESP, ils constituent en fait des charges d'exploitation. L'AQCIE-CIFQ estime ainsi que les Ajustements P et A devraient être intégrés dans le processus normal de planification budgétaire du Transporteur. Il s'objecte donc à ce que ces Ajustements fassent l'objet d'éléments de coûts distincts pour les raisons suivantes :

« [...] nous comprenons que le MGA, loin de constituer un aléa financier, constitue un outil de gestion efficace qui devrait permettre au Transporteur de mieux performer à l'intérieur des paramètres de la formule d'indexation.

Si l'on devait accepter la proposition du Transporteur d'exclure ces éléments de la formule d'indexation, le Transporteur pourrait vraisemblablement utiliser ces prétendus ajustements annuels aux fins d'atténuer les effets contraignants de la formule d'indexation, ce qui est manifestement contraire à l'esprit même d'un mécanisme de rendement incitatif »⁶⁵. [nous soulignons]

[190] L'AHQ-ARQ⁶⁶, EBM⁶⁷, la FCEI⁶⁸ et OC⁶⁹ appuient les recommandations de PEG.

[191] L'AQCIE-CIFQ⁷⁰, EBM⁷¹, la FCEI⁷² et le RNCREQ⁷³ soulignent que la limitation du nombre d'exclusions s'inscrit dans l'esprit de la décision D-2017-043, qui s'énonce comme suit :

« [224] Afin de respecter les objectifs prévus à l'article 48.1 de la Loi, la Régie est d'avis qu'elle doit chercher à favoriser l'application de la Formule d'indexation à davantage de coûts que ceux qui sont actuellement indexés dans le cadre de la formule paramétrique.

⁶⁵ Pièce [A-0157](#), p. 64.

⁶⁶ Pièce [A-0157](#), p. 70.

⁶⁷ Pièce [C-EBM-0043](#), p. 8, 15 et 22.

⁶⁸ Pièce [C-FCEI-0071](#), p. 18 à 24

⁶⁹ Pièce [C-OC-0044](#), p. 10.

⁷⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFO-0120](#), p. 13.

⁷¹ Pièce [C-EBM-0049](#), p. 7.

⁷² Pièce [C-FCEI-0073](#), p. 2.

⁷³ Pièce [C-RNCREQ-0073](#), p. 3.

[...] la Régie considère que la création d'une multitude de Facteurs Y n'est pas de nature à favoriser l'atteinte de l'objectif d'allègement réglementaire prévu à l'article 48.1 de la Loi »⁷⁴.

[192] L'AHQ-ARQ abonde dans le même sens et souligne que :

« [L]a proposition du Transporteur ne diffère pas suffisamment du statu quo et, par conséquent, elle ne rencontre pas les objectifs de l'article 48.1 de la Loi, notamment ceux portant sur la réduction des coûts et sur l'allègement réglementaire »⁷⁵.

« [...] on peut parler d'un peu moins de cent pour cent (100 %) des montants des revenus requis, ici, du Transporteur, qui devraient être couverts, selon nous, par la formule I-X »⁷⁶.

[193] L'AHQ-ARQ précise néanmoins que, bien qu'elle endosse l'ensemble des conclusions de l'expert de PEG, elle ne verrait pas les dépenses associées au MGA incluses à l'intérieur de la Formule d'indexation⁷⁷.

[194] La FCEI, quant à elle, considère que la Formule d'indexation doit lier les excédents de rendement à l'efficience plutôt qu'aux écarts prévisionnels :

« Si des moyens plus aisés d'atteindre les cibles sont disponibles, il se peut que cela réduise l'incitatif à l'efficience. Dans la perspective de favoriser l'efficience et non l'atteinte d'objectifs financiers à court terme, la FCEI estime que le mécanisme incitatif doit être tel que les écarts prévisionnels ne puissent contribuer à la bonification du rendement »⁷⁸.

[195] La FCEI est préoccupée par la perpétuation des écarts de rendement attribuables aux écarts prévisionnels dans les années suivantes de l'application du MRI :

« Au niveau du facteur A et du facteur C, [...] par exemple le facteur A, bien, on fait une prévision, on l'inclut dans le revenu requis, dans la formule et les années

⁷⁴ Décision [D-2017-043](#), p. 57 et 75.

⁷⁵ Pièce [C-AHQ-ARQ-0046](#), p. 33.

⁷⁶ Pièce [A-0150](#), p. 143.

⁷⁷ Pièce [A-0157](#), p. 70 et 71.

⁷⁸ Pièce [C-FCEI-0071](#), p. 5.

suivantes, bien, c'est l'inflation, I-X, qui s'applique sur ce montant-là. Évidemment, si on se trompe dans le montant, si on fait une prévision à dix millions (10 M) pour une activité récurrente, puis que finalement c'est cinq millions (5 M), bien, le cinq millions (5 M) il se perpétue. L'écart de cinq millions (5 M) là, l'excédent de cinq millions (5 M) se perpétue dans le temps, alors que dans le cadre réglementaire actuel, bien, il va être corrigé là, au plus tard deux ans après »⁷⁹.

[196] Quant à OC, l'intervenante appuie les recommandations de l'AQCIE-CIFQ :

« Other issues to address, potentially in Phase 3, are OPEX exclusions suggested by CEA. Like PEG, OC recommends limiting the exclusions unless appropriate justifications are provided and requirements met. OC, for example, is not convinced that it is appropriate to include annual adjustments from the MGA (Ajustements pour la maintenance) in the determination of HQT's revenue requirement. OC suggests that PEG's position on OPEX exclusions should be clarified »⁸⁰.

[197] Le RNCREQ recommande d'inclure le MGA et la majorité des coûts en capital à la Formule d'indexation et de maintenir les outils de surveillance mis en place par la Régie relativement à la performance du MGA afin d'en assurer le perfectionnement⁸¹.

[198] SÉ-AQLPA propose de maintenir la liste des exclusions aux CNE de l'actuelle formule paramétrique, en attendant que la Régie en établisse la liste lors des causes tarifaires débutant en 2017. Il spécifie que les exclusions devraient continuer de faire l'objet d'un examen tarifaire annuel devant la Régie, comme c'était le cas pour Gaz Métro dans le cadre de son mécanisme incitatif⁸². L'intervenant considère, de plus, que le critère d'inclusion ou d'exclusion :

« [...] consiste à se demander soit si ces postes budgétaires échappent au contrôle de l'assujetti, soit s'il existe des raisons d'être ou objectifs spécifiques (pouvant notamment requérir une croissance des dépenses) qui rendent inappropriée l'application de la formule paramétrique I-X pour juger s'il existe des manques à gagner ou des surplus à partager »⁸³.

⁷⁹ Pièce [A-0152](#), p. 98.

⁸⁰ Pièce [C-OC-0044](#), p. 10.

⁸¹ Pièce [C-RNCREQ-0073](#), p. 9.

⁸² Pièce [C-SÉ-AQLPA-0047](#), p. 40 et 41.

⁸³ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0047](#), p. 40.

Opinion de la Régie

[199] La Régie constate que, telle qu'elle est formulée, la proposition du Transporteur revient à soumettre seulement les CNE à l'application de la Formule d'indexation.

[200] PEG et plusieurs intervenants proposent plutôt que la Formule d'indexation inclue également le coût de la dette et les amortissements.

[201] La Régie ne retient pas cette dernière proposition, à savoir que la Formule d'indexation couvre la presque totalité des revenus requis du Transporteur. Plus précisément, elle considère que les éléments de coûts reliés aux investissements doivent être exclus de la Formule d'indexation. La Régie expose les motifs de sa décision à la section 4.3.

[202] La Régie se prononce ci-après sur les ajustements aux CNE proposés par le Transporteur.

[203] Selon elle, en proposant d'exclure de l'application de la Formule d'indexation la détermination d'une partie des CNE liées à des ajustements spécifiques, le Transporteur dilue la capacité du MRI de générer des gains d'efficacité. Le Transporteur peut ainsi éviter les effets incitatifs de la Formule d'indexation en introduisant des ajustements compensatoires.

[204] Elle partage l'avis de l'AQCIÉ-CIFQ à l'effet que les Ajustements P et A constituent des charges d'exploitation qui, bien que répondant à des besoins spécifiques, sont des dépenses qui sont largement sous le contrôle de gestion du Transporteur. La Régie considère donc que ces ajustements font partie intégrante du processus normal de planification du Transporteur.

[205] La Régie retient l'affirmation du Transporteur quant au fait que ses systèmes actuels ne lui permettent pas d'effectuer une comptabilité par activité. Il en résulte qu'il ne distingue pas les coûts de maintenance associés au MGA des autres coûts de maintenance ou des autres CNE. Ainsi, il n'est pas en mesure de fournir l'information nécessaire pour effectuer le suivi des coûts associés au MGA, ni de distinguer les coûts liés à l'Ajustement P de ceux liés aux CNE. Cette situation est la même pour l'Ajustement A.

[206] La Régie partage le point de vue de la FCEI selon lequel utiliser un Ajustement P ou A sur la base de données projetées et l'indexer les années suivantes peut produire des écarts de prévision pendant toute la durée du MRI.

[207] De plus, ces Ajustements P et A réduisent d'autant la couverture de la Formule d'indexation, ce qui va à l'encontre de la recherche d'un maximum d'efficience et d'allégement réglementaire.

[208] La Régie estime que le Transporteur exerce un contrôle suffisant sur l'allocation des charges à l'intérieur de ses CNE. C'est pourquoi elle est d'avis que le MRI du Transporteur doit englober les CNE sans les Ajustements P et A. Selon elle, il est préférable, le cas échéant, de recourir aux exclusions et aux exogènes. La Régie considère qu'il appartiendra au Transporteur de faire la démonstration de ses besoins.

[209] L'Ajustement ESP proposé vise les éléments sur lesquels le Transporteur n'exerce que peu ou pas de contrôle et les activités de nature non récurrentes qui font l'objet d'un budget spécifique.

[210] Concernant le budget spécifique, la Régie est d'avis qu'il correspond à la définition d'un Facteur Z lorsque l'émergence d'un tel élément de coût est imprévisible à l'année de base du MRI. Le cas échéant, il sera possible au Transporteur de demander de reconnaître les coûts à titre de Facteur Z.

[211] En regard du rendement sur les actifs des fournisseurs internes, étant donné que ces variations annuelles ne sont pas significatives, la Régie considère que cet élément devrait se retrouver soumis à la Formule d'indexation.

[212] Pour l'ensemble des motifs mentionnés précédemment, la Régie rejette les Ajustements P, A et ESP proposés par le Transporteur.

[213] Ainsi, la Régie détermine qu'à moins de satisfaire les critères permettant le recours à une exclusion ou un exogène, la Formule d'indexation du MRI du Transporteur s'appliquera à l'ensemble des CNE.

4.2 EXCLUSIONS ET EXOGÈNES (FACTEURS Y ET Z)

[214] La présente section a pour objet d'établir les critères que la Régie juge opportun de retenir lorsqu'elle doit déterminer l'éligibilité de certains éléments de coûts à exclure de l'application de la Formule d'indexation.

[215] Le Transporteur ne propose pas de Facteur Y. Pour le Facteur Z, il propose de retenir les critères de l'imprévisibilité ainsi que de l'absence de contrôle suffisant sur les éléments de coûts et il appliquerait un seuil de matérialité moins important que celui du Distributeur, pour lequel une recommandation sera faite lors de la phase 3 du dossier⁸⁴.

[216] PEG considère que les critères du Facteur Y retenus par la Régie⁸⁵ dans le MRI du Distributeur sont adéquats et qu'ils s'inscrivent très bien dans le cadre du MRI du Transporteur⁸⁶. Il mentionne toutefois que le seuil de matérialité pourrait être différent.

[217] L'AHQ-ARQ considère que le seuil de matérialité pour le Transporteur devrait être comparable à celui du Distributeur et proportionnel à la couverture de la Formule d'indexation :

« [L]es coûts de distribution de service à la clientèle en deux mille seize (2016) du Distributeur sont de deux millions huit cent trente mille dollars (2,830 M\$). [...] Si on fait un calcul rapide avec la couverture quatre-vingt-trois pour cent (83 %), ça nous donne une couverture sur un montant de deux millions trois cent cinquante mille dollars (2,350 M\$). Et le seuil de matérialité qui a été décidé pour les facteurs Y et Z est de quinze millions de dollars (15 M\$). [...]

[O]n aurait quelque chose comme trois milliards de dollars (3 G\$) dans la formule [d'indexation du Transporteur]. Et le seuil de matérialité serait à baser sur cette valeur de trois milliards (3 G) versus deux point trent-cinq milliards (2.5 G) dans l'acétate précédent, le Distributeur. Alors, si on peut se poser la question : Comment le quinze millions (15 M) du Distributeur s'appliquerait au Transporteur? On peut penser que ça serait assez proche, mais si on fait une petite règle de trois, ça donnerait dix-neuf millions (19 M). [...]

⁸⁴ Pièce [A-0148](#), p. 107.

⁸⁵ Décision [D-2017-043](#).

⁸⁶ Pièce [A-0150](#), p. 116 et 117.

Quand monsieur Dubé nous disait : "Bien, ça devrait être moins", bien, c'est parce qu'il se basait sur vingt (20), vingt-deux pour cent (22 %) de couverture. Alors, selon le même principe, là, ce serait moins »⁸⁷.

[218] EBM est d'avis que « *les critères d'éligibilité qui ont été fixés par la Régie, par rapport aux critères Y et Z, sont tout à fait appropriés et le Transporteur devrait y adhérer* »⁸⁸. L'intervenante est d'avis que ces critères doivent s'appliquer au Transporteur et ne voit pas en quoi ce dernier se différencierait du Distributeur en ce sens. EBM est favorable à l'application au Transporteur d'un seuil de matérialité au minimum aussi élevé que celui du Distributeur, sinon légèrement supérieur étant donné sa base de tarification supérieure⁸⁹.

Opinion de la Régie

[219] Les Facteurs Y et Z visent les éléments de coûts dont l'inclusion à la Formule d'indexation ne contribuerait pas à l'atteinte de l'objectif d'efficacité recherché par le Transporteur, ni à la détermination de tarifs justes et raisonnables.

[220] La Régie estime qu'il importe d'avoir des critères pour considérer l'exclusion de certains éléments de coûts de la Formule d'indexation.

[221] La Régie retient la position de PEG selon lequel les critères établis dans la décision D-2017-043 pour le Facteur Y sont valables également pour le MRI du Transporteur.

[222] En conséquence, la Régie juge que les critères liés aux exclusions retenues à la section 3.5 de la décision D-2017-043, et pour les mêmes motifs, sont applicables aux exclusions en Facteur Y du Transporteur, en adaptant toutefois le seuil de matérialité.

[223] La Régie propose qu'un seuil de 2,5 M\$, basé sur le seuil précédemment établi pour les budgets spécifiques soit retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en Facteur Y. La Régie réserve sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité lors de la phase 3.

⁸⁷ Pièce [A-0150](#), p. 141 à 143.

⁸⁸ Pièce [A-0157](#), p. 110.

⁸⁹ Pièces [A-0157](#), p. 118 et 119, et [C-EBM-0049](#), p. 14.

[224] **Pour ces motifs, la Régie retient les critères suivants dans l'établissement d'éléments de coûts à être traités en Facteur Y :**

- **la récurrence des coûts;**
- **l'imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts;**
- **l'insuffisance du contrôle du Transporteur sur les éléments de coûts;**
- **un seuil de matérialité proposé à 2,5 M \$, tant pour la création que le maintien d'un élément de coût en Facteur Y.**

[225] En regard de la détermination du Facteur Z, la Régie note que le Transporteur propose des critères similaires à ceux retenus par la Régie dans sa décision D-2017-043. **C'est pourquoi la Régie retient, pour le Facteur Z, les critères applicables au Facteur Y, à l'exception du critère de récurrence qui est remplacé par celui de l'imprévisibilité de cet élément de coût pendant la durée du MRI.**

[226] Tant pour le Facteur Y que pour le Facteur Z, un examen doit être fait par la Régie pour chacun des éléments de coûts afin de déterminer s'ils doivent être traités comme exclusions ou exogènes.

4.3 ÉLÉMENTS DES REVENUS REQUIS EN LIEN AVEC LES DÉPENSES EN CAPITAL (CAPEX)

[227] Le Transporteur propose que le rendement sur la base de tarification et l'amortissement (Dépenses en capital), soient déterminés selon la méthode du coût de service. Le niveau d'information de ces composantes déposé aux dossiers tarifaires serait similaire au régime actuel⁹⁰. Le rendement sur la base de tarification serait aussi mis à jour annuellement pour refléter les modifications au coût de la dette⁹¹.

[228] CEA et le Transporteur justifient l'exclusion des Dépenses en capital par leur trajectoire différente de la Formule d'indexation et leur fluctuation significative d'une année à l'autre, tant pour l'amortissement que pour le rendement sur la base de

⁹⁰ Pièce [A-0148](#), p. 207 et 208.

⁹¹ Pièce [C-HQT-HQD-0095](#), p. 10.

tarification⁹². CEA soumet que les Dépenses en capital des compagnies de transport d'électricité sont composées de projets d'envergure, s'échelonnant sur plusieurs années et de nature « en dents de scie » (« *lumpy* »).

[229] Le Transporteur ajoute que les dates de mises en service réelles peuvent être différentes de celles initialement prévues. Il rappelle qu'il a introduit, en 2014, un facteur de glissement pour améliorer l'acuité des prévisions. Ce facteur tient compte de reports dans certaines dates de mises en service et permet d'éviter de surévaluer ces dernières. L'évaluation du facteur de glissement se fait annuellement, lors de la préparation de la demande tarifaire. Elle ne peut se faire sur un horizon de plusieurs années, puisqu'elle tient alors compte de l'état d'avancement des mises en service prévues durant l'année de base⁹³.

[230] CEA énumère diverses méthodes afin d'évaluer les Dépenses en capital, soit la méthode du « *building block* », des « *capital trackers* », du « facteur K » et l'approche hybride.

« Building block : the “building block” approach can be used just for capital, or comprehensively to all elements of the cost of service. The building block revenue cap may be based on a specific cost-of-service projection, or generalized to a “stair step” revenue cap for capital. The company is at-risk for variations between actual costs and those projected in the revenue cap (absent any agreed exclusions for events beyond the company’s control).

Capital trackers: as noted by Concentric, also on p. 7 of its revised evidence, trackers are sometimes used to cover a subset of specific capital expenditures or capital projects, typically on a cost of service basis, while other capital is covered under the I-X formula. So, for example, large non-routine projects might be covered under a capital tracker, while maintenance capital is covered under I-X.

K factor : another alternative, as noted on p. 7 of Concentric’s revised evidence, is the “K factor” method. The presumption is that all capital is covered under the I-X unless a project or capital program meets a certain set of criteria, in which case the utility can apply for a K factor to account for the incremental cost.

⁹² Pièces [C-HQT-HQD-0095](#), p. 7, et [C-HQT-HQD-0097](#), p. 9.

⁹³ Pièce [A-0148](#), p. 43, 196 et 197.

There have also been examples of the hybrid approach, as proposed by Concentric for HQT, where OPEX is treated under an I-X framework and capital related cost recovery is treated under a cost of service model »⁹⁴.

[231] Selon lui, toutes ces méthodes permettent de prendre en compte la nature « en dents de scie » des investissements plutôt qu'une trajectoire linéaire déterminée à partir d'une Formule d'indexation. Il précise les avantages et inconvénients de chacune de ces méthodes⁹⁵.

[232] CEA soumet aussi que l'établissement des Dépenses en capital selon le coût de service maintient la visibilité des projets d'investissement⁹⁶. Le Transporteur plaide que l'examen des projets d'investissement sous l'article 73 de la Loi constitue un élément de transparence et permet de vérifier les coûts, contribuant ainsi à son efficience⁹⁷.

[233] En audience, le Transporteur réfère à la décision D-2017-043⁹⁸ relativement aux Dépenses en capital du Distributeur. Il rappelle que la Régie a examiné conjointement les données relatives à l'amortissement et le rendement sur la base de tarification et elle a observé une variation moyenne d'environ 0,3 %⁹⁹. La Régie constatait ainsi un effet de lissage au fil du temps, ce qui a justifié son inclusion à la Formule d'indexation.

[234] Le Transporteur constate que le taux de croissance moyen annualisé de ses Dépenses en capital varie plutôt entre 2 % et 3 %¹⁰⁰ :

⁹⁴ Pièce [C-HQT-HQD-0112](#), p. 29.

⁹⁵ Pièce [C-HQT-HQD-0124](#), p. 3 à 5.

⁹⁶ Pièce [C-HQT-HQD-0095](#), p. 9.

⁹⁷ Pièce [A-0154](#), p. 71.

⁹⁸ [Page 62](#).

⁹⁹ Pièce [A-0148](#), p. 32.

¹⁰⁰ Pièces [C-HQT-HQD-0136](#), p. 8, et [A-0148](#), p. 32.

TABLEAU 1
TAUX DE CROISSANCE ANNUALISÉ

	Distributeur ¹	Transporteur
Amortissement + Rendement		
2010-2015 réel	0,37 %	2,06 %
2016-2020 projeté	0,24 %	3,11 %
2010-2020 réel / projeté	0,34 %	2,59 %

¹ Taux de croissance annualisé calculé par la Régie de l'énergie dans sa décision D-2017-043 (annexe p. 128).

[235] L'effet de lissage ne serait donc pas constaté pour les Dépenses en capital du Transporteur. En conséquence, il soumet que leurs variations sont trop importantes et que leur inclusion dans la Formule d'indexation ne lui permettrait pas de financer un niveau d'investissement optimal¹⁰¹.

[236] Le Transporteur soumet que le MRI doit être calibré de manière à lui permettre de réaliser le rendement sur sa base de tarification. Il compare les données précédentes avec le scénario d'un taux d'inflation projeté de 2 % et d'un Facteur X de 1,5 %, pour un facteur d'indexation de 0,5 %. Il plaide que, dans l'éventualité où le périmètre couvert par la Formule d'indexation inclurait des coûts aussi importants que des variations de mises en service, il y aurait un risque de ne pas obtenir les revenus suffisants pour lui permettre de réaliser son rendement¹⁰².

[237] Pour sa part, PEG recommande l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation. Il est d'avis qu'un modèle hybride mérite aussi considération. Il propose ainsi deux modèles, soit le modèle « *index-based revenue cap* » (modèle d'indexation) et le modèle « *hybrid ARM* » (modèle hybride).

[238] Le modèle d'indexation prendrait la forme suivante :

$$\text{growth Allowed Revenue}^{\text{HQT}} = \text{Inflation} - X + \text{growth Scale}^{\text{HQT}}$$

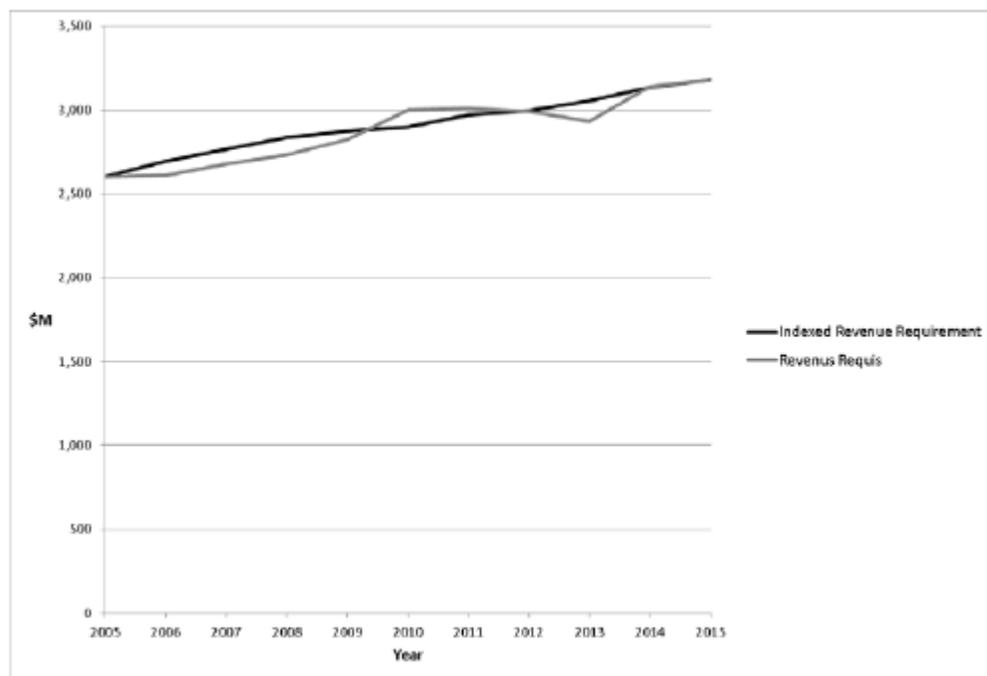
¹⁰¹ Pièce [C-HOT-HOD-0142](#), p. 10.

¹⁰² Pièce [A-0157](#), p. 177 à 180.

[239] Ce modèle pourrait prévoir un « *capital cost tracker* » pour les projets majeurs qui causeraient une hausse des coûts plus importante que celle prévue par la Formule d'indexation. La preuve requise en soutien à une demande de « *tracker* » devrait contenir les alternatives aux projets concernés. Les intervenants devraient aussi pouvoir proposer des alternatives¹⁰³.

[240] Au graphique 1, PEG illustre la trajectoire des revenus requis résultant de son modèle d'indexation sur la période 2005 à 2015 et la compare aux données réelles des revenus requis¹⁰⁴. La méthodologie liée au « *growth Scale* » fait l'objet de la section 4.4.

GRAPHIQUE 1
CONCORDANCE ENTRE LES REVENUS REQUIS RÉELS ET INDEXÉS
ESTIMATION DE PEG



Note : Les hypothèses et données sources au soutien de ces calculs, portant notamment sur le Facteur I, X et le growth scale sont présentées à la pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 124 à 128.

[241] Il considère que les écarts entre les revenus requis, tel qu'estimés par son modèle, comparés aux revenus requis établis selon le coût de service sont acceptables et soumet que la réglementation incitative donne lieu à ce type d'écarts :

¹⁰³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 110.

¹⁰⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 129.

« So, how far did the company actually get, hypothetically, from the targeted rate of return and it was a matter of two percent (2 %). In other words, they overearned by two percent (2 %) and then, they underearned by two percent (2 %). And it's just phenomenal to me that anyone would think that that type of variation is unacceptable in an MRI. I mean that's what incentive regulation looks like and that's what will assuredly occur for Hydro-Québec Distribution as well »¹⁰⁵.

[242] Quant à son modèle hybride, de type « *California style* », il établirait les Dépenses en capital sur la base d'une moyenne des données historiques récentes, ce qui limiterait le rôle des prévisions. Cette approche diminuerait substantiellement les coûts réglementaires et réduirait les possibilités de débats contradictoires sur la détermination des Dépenses en capital.

[243] Ainsi, sur la base d'une compilation de la moyenne des données historiques et prévisionnelles des Dépenses en capital sur la période 2013-2015, PEG soumet que les Dépenses en capital du modèle hybride pourraient être établies à 1,7 G\$, soit un budget correspondant aux prévisions¹⁰⁶. L'expert ajoute que les écarts pourraient être reportés d'une année à l'autre.

[244] PEG élabore sur les avantages et inconvénients des deux approches qu'il propose, considérant les trois objectifs visés à l'article 48.1 de la Loi¹⁰⁷. Selon lui, le modèle d'indexation aurait entre autres l'avantage de pouvoir générer un incitatif plus fort pour le contrôle des Dépenses en capital et amener davantage d'allègements réglementaires que le modèle hybride. Toutefois, l'application d'un « *capital cost tracker* » peut s'avérer complexe aux fins de la détermination des besoins supplémentaires de Dépenses en capital et comporte un risque important de surcompensation¹⁰⁸. Comme il le précise, ce risque est à l'effet que :

« Another problem is that companies can be incentivised to exaggerate their capital spending needs. So really, there's a material risk of overcompensation if CAPEX trackers are applied too liberally »¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Pièce [A-0150](#), p. 57.

¹⁰⁶ Pièce [C-AQCIE-CIFO-0107](#), p. 107 et 108.

¹⁰⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFO-0109](#), p. 9 et 10.

¹⁰⁸ Pièces [C-AQCIE-CIFO-0118](#), p. 14, et [A-0150](#), p. 50, 61 et 62.

¹⁰⁹ Pièce [A-0150](#), p. 61 et 62.

[245] Dans ce contexte, des critères d'admissibilité clairs, comme l'importance des coûts et le caractère extraordinaire, devraient être définis en phase 3¹¹⁰.

[246] Selon PEG, la proposition du Transporteur ne rencontre pas les critères de l'article 48.1 de la Loi. En effet, l'incitatif qui découle de cette proposition serait très faible et encouragerait peu la performance. De plus, les coûts réglementaires continueraient d'être élevés¹¹¹. PEG soumet également que le Transporteur a un haut degré de contrôle sur certaines de ses Dépenses en capital et sur les reports de celles-ci, sauf pour les projets de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »¹¹².

[247] PEG considère que la viabilité du modèle d'indexation dépend de la trajectoire des coûts totaux, qui peut être différente et plus stable que celle des Dépenses en capital¹¹³. Par ailleurs, PEG fait valoir que sa proposition aurait des composantes réduisant le risque des écarts provenant des Dépenses en capital, comme le taux d'inflation, le facteur de croissance, le MTÉR, la clause de sortie, le Facteur Z et des possibilités limitées de Dépenses en capital additionnelles¹¹⁴.

[248] Enfin, l'expert mentionne la possibilité de conserver une partie du rendement pour, notamment, compenser les hausses de Dépenses en capital lors d'une année ultérieure¹¹⁵. Toutefois, en réponse à une question du Transporteur sur le fait que la *Loi sur Hydro-Québec* prévoit que le surplus doit obligatoirement être remis annuellement au gouvernement et qu'il n'est pas possible de le conserver, l'expert répond qu'il ne connaît pas toutes les restrictions légales. Il soumet qu'il doit tout de même y avoir un certain niveau de flexibilité à modifier certaines pratiques dans l'implantation d'une réglementation incitative¹¹⁶.

[249] Le Transporteur plaide que l'expert méconnaît l'encadrement réglementaire applicable, le MTÉR en place étant asymétrique et ne pouvant réduire les risques¹¹⁷.

¹¹⁰ Pièce [A-0150](#), p. 63.

¹¹¹ Pièce [A-0150](#), p. 30.

¹¹² Pièce [A-0150](#), p. 30.

¹¹³ Pièce [A-0150](#), p. 34.

¹¹⁴ Pièce [A-0150](#), p. 41.

¹¹⁵ Pièces [A-0150](#), p. 43, [C-AOCIE-CIFO-0118](#), p. 7, acétate 13.

¹¹⁶ Pièce [A-0150](#), p. 96 et 97.

¹¹⁷ Pièce [C-HQT-HQD-0142](#), p. 11.

[250] L'AQCIE-CIFQ soumet que son expert a démontré la faisabilité de l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation. Pour l'intervenant, le modèle hybride proposé par son expert ainsi que la possibilité d'un « *capital cost tracker* » constituent des solutions alternatives à l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation et elles sont plus acceptables que la méthode du coût de service¹¹⁸.

[251] L'AHQ-ARQ, EBM, la FCEI, OC et le RNCREQ recommandent également d'inclure les Dépenses en capital à la Formule d'indexation.

[252] L'AHQ-ARQ soumet que la couverture de la Formule d'indexation devrait être la plus large possible. L'exclusion de l'amortissement et du rendement sur la base de tarification ne fournirait pas un incitatif suffisant au Transporteur pour présenter des solutions d'investissements novatrices et favorables pour ses clients.

[253] L'intervenant souligne qu'aucune définition claire d'une trajectoire suivant la Formule d'indexation n'est fournie. Il déduit que la trajectoire des CNE ajustées devrait en être une bonne approximation, puisque le Transporteur propose leur inclusion à la Formule d'indexation. L'intervenant fournit leur trajectoire sur des périodes mobiles de un à quatre ans et les compare, notamment, aux trajectoires de l'amortissement et du rendement sur la base de tarification¹¹⁹. De l'avis de l'intervenant, la comparaison montrerait des trajectoires semblables¹²⁰.

[254] Par ailleurs, il s'explique mal que le Transporteur exclue d'emblée l'amortissement, alors que le Distributeur proposait son inclusion, puisque les charges d'amortissement récentes du Transporteur auraient été plus stables que celles du Distributeur. De plus, la valeur absolue des Dépenses en capital serait du même ordre de grandeur pour le Distributeur et pour le Transporteur, variant entre 600 M\$ et 1 000 M\$¹²¹. La part des Dépenses en capital dans les revenus requis serait, avec certains ajustements, de 51,4 % pour le Distributeur et de 78,4 % pour le Transporteur¹²².

[255] L'AHQ-ARQ recommande l'approche de type Facteur K pour déterminer les quelques projets qui ne seraient pas soumis à la Formule d'indexation. L'intervenant ne

¹¹⁸ Pièce [A-0157](#), p. 60 et 61.

¹¹⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0046](#), p. 11 à 13.

¹²⁰ Pièce [C-AHQ-ARQ-0046](#), p. 16 et 24.

¹²¹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0046](#), p. 14.

¹²² Pièce [C-AHQ-ARQ-0050](#), p. 8.

peut préciser les critères d'inclusion à un Facteur K et soumet qu'ils devraient être déterminés en phase 3¹²³.

[256] EBM est d'avis que l'inclusion des Dépenses en capital est nécessaire pour rencontrer les exigences de l'article 48.1 de la Loi. Elle considère que la proposition du Transporteur n'enverrait aucun signal pour l'inciter à être plus performant à l'égard du contrôle de ses investissements et rappelle que par sa décision D-2014-033, la Régie se prononçait à l'effet que le MRI devait aller au-delà d'un MTÉR.

[257] L'intervenante soumet que l'exclusion des Dépenses en capital ne peut se justifier uniquement en raison de leur importance en absolu et en proportion des revenus requis. De plus, il serait inexact de prétendre que l'ensemble des investissements sont imprévisibles, variables, volatiles ou hors du contrôle du Transporteur¹²⁴.

[258] EBM soumet que les investissements qui présenteraient un caractère imprévisible ou hors du contrôle du Transporteur pourraient, afin de répondre aux préoccupations de ce dernier, être pris en considération par l'introduction d'un Facteur K, ou faire l'objet des Facteurs Y ou Z. L'examen des critères permettant le traitement de certains investissements à l'extérieur de la Formule d'indexation se ferait dans le cadre d'un dossier spécifique¹²⁵.

[259] Quant à la FCEI, elle s'en remet à la preuve de PEG en ce qui concerne l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation¹²⁶. Elle souligne notamment qu'il faut accepter la présence de certains écarts de rendement dans un contexte où l'on doit implanter un MRI¹²⁷.

[260] L'intervenante est d'avis que la proposition du Transporteur ne tient pas compte de l'historique d'écarts de prévision récurrents propre au Transporteur. Aussi, en permettant le recalibrage des revenus requis aux trois ans, elle perpétue un contexte qui favorise les reports de projets et d'activités, ainsi que les surestimations des coûts en général. Elle estime qu'en évitant une analyse des revenus requis en coût de service, les reports de projets et d'activités devront éventuellement être assumés par le Transporteur à même l'enveloppe établie, évitant aux clients de financer deux fois les mêmes coûts.

¹²³ Pièce [A-0150](#), p. 164 et 165.

¹²⁴ Pièce [C-EBM-0049](#), p. 10.

¹²⁵ Pièces [C-EBM-0043](#), p. 17, [A-0152](#), p. 34 et 35, et [C-EBM-0049](#) p. 13 et 14.

¹²⁶ Pièce [A-0152](#), p. 87 et 88.

¹²⁷ Pièce [A-0152](#), p. 88.

[261] L'expert du Transporteur répond que le facteur de glissement a été conçu pour répondre à cette préoccupation de double financement. Le partage des excédents de rendement peut aussi y contribuer, mais l'acuité des prévisions doit tout de même être priorisée¹²⁸.

[262] La FCEI soumet que malgré l'introduction du facteur de glissement, il reste encore des écarts importants au niveau des mises en service qui ont des effets substantiels sur les revenus requis¹²⁹.

[263] L'intervenante estime qu'il est primordial d'offrir un incitatif suffisant à l'égard des investissements, considérant leur prépondérance dans les revenus requis du Transporteur. Elle mentionne que, pour ce faire, il n'est pas suffisant d'inclure les composantes dans la Formule d'indexation : il faut aussi que le Transporteur puisse bénéficier de la réduction des coûts des investissements sur leur durée de vie, ou du moins, sur une longue période. Il soumet que le mécanisme actuel, incluant le MTÉR, n'offre qu'une fenêtre de court terme pour réaliser les gains et ainsi ne couvre pas toutes les sources d'optimisation¹³⁰.

[264] L'intervenante propose, si nécessaire, un suivi spécifique de certains projets, comme ceux générant des revenus additionnels, ou une autre forme d'ajustement. Elle propose d'inclure un facteur exogène capturant, notamment, l'effet de la variation du taux moyen du coût en capital.

[265] OC soumet que l'inclusion des Dépenses en capital répondrait davantage aux critères de l'article 48.1 de la Loi. Cette inclusion offrirait un plus grand incitatif à l'efficacité et pourrait potentiellement réduire le fardeau réglementaire, si les projets d'investissement sont revus moins fréquemment. Ainsi, l'examen des investissements inférieurs à 25 M\$ pourrait se faire lors de l'établissement des revenus requis de l'année de base, en analysant les projets sur l'horizon d'application du MRI. L'étude spécifique des projets d'investissement supérieurs à 25 M\$ se poursuivrait comme c'est le cas actuellement.

[266] OC soumet que les grandes variations découlant de l'inclusion des Dépenses en capital pourraient être mitigées par le MTÉR, un « *capital cost tracker* » ou l'inclusion d'un

¹²⁸ Pièce [A-0148](#), p. 213 à 215.

¹²⁹ Pièce [A-0152](#), p. 97 et 98.

¹³⁰ Pièces [C-FCEI-0071](#), p. 22, et [A-0152](#), p. 93 et 94, 107 et 125 à 129.

Facteur K. L'intervenante énumère les avantages et inconvénients de chacune des approches, en précisant notamment que l'application d'un MTÉR ne serait pas suffisante¹³¹.

[267] Le RNCREQ constate que selon l'année de recalibrage, les écarts de rendement varient sur l'horizon de l'application du MRI. Les écarts constatés auraient tendance à s'équilibrer au fil du temps. Ainsi, si l'année de recalibrage avait été en 2007, il y aurait eu un déficit moyen de 1,7 %, alors qu'il y aurait eu un excédent de 1,7 % si l'année de recalibrage avait été en 2011. Par conséquent, il considère que ces écarts sont acceptables¹³².

[268] L'intervenant présente l'évolution des investissements et conclut qu'ils sont relativement stables. À cet égard, le RNCREQ propose d'inclure un traitement particulier pour les coûts en capital liés aux investissements en croissance¹³³, soit un traitement pour lequel la Régie a questionné le Transporteur.

[269] Les données utilisées par l'intervenant ont trait aux investissements et non aux mises en service. Bien qu'il reconnaisse que le moment de la mise en service soit très important dans un régime de coût de service, l'intervenant est d'avis que ce n'est plus le cas en présence d'une Formule d'indexation, puisque les revenus découlant des actifs sont couverts par celle-ci, peu importe le moment de leur mise en service¹³⁴.

[270] SÉ-AQLPA appuie, quant à lui, la proposition du Transporteur. Il souligne que le budget du gouvernement de 2012, le décret qui a suivi et l'historique législatif indiquent que le gouvernement et le législateur visaient surtout à appliquer une nouvelle réglementation tarifaire aux dépenses d'opération et non aux Dépenses en capital. Dans cette optique, l'exclusion des Dépenses en capital ne serait donc pas contraire à l'article 48.1 de la Loi.

[271] L'intervenant rappelle que l'article 73 de la Loi et son règlement d'application obligent déjà le Transporteur à obtenir l'autorisation de la Régie pour tout projet d'envergure et pour l'autorisation en bloc des projets de moins de 25 M\$, tenant notamment compte de la Stratégie de gestion de la pérennité. Il estime qu'il serait inquiétant que des investissements autorisés ne soient pas réalisés.

¹³¹ Pièce [C-OC-0046](#), p. 3 à 6.

¹³² Pièces [A-0154](#), p. 20 à 26, et [C-RNCREQ-0069](#), p. 6 à 8.

¹³³ Pièces [A-0154](#), p. 32, [C-RNCREQ-0069](#), p. 9 à 12, et [C-RNCREQ-0073](#), p. 4.

¹³⁴ Pièces [A-0154](#), p. 28 et 34 à 38, et [C-RNCREQ-0073](#), p. 5.

[272] SÉ-AQLPA plaide qu'en réglementation, il existe d'autres outils pour accroître le caractère incitatif que l'intégration des Dépenses en capital à la Formule d'indexation et il donne certains exemples¹³⁵.

[273] Le Transporteur réplique que l'objet du MRI est aussi de rechercher de l'allégement réglementaire¹³⁶.

[274] Concernant l'objectif d'efficacité soumis par plusieurs intervenants, le Transporteur répond qu'il n'a pas de contrôle sur ce qui est déjà mis en service. Il a tout de même déjà mis en place, sur des éléments hors du périmètre de la Formule d'indexation, des mesures visant à générer de l'efficacité¹³⁷. Le Transporteur plaide qu'il n'y a aucune démonstration de surinvestissement. Par ailleurs, la Régie devrait tenir compte du fait qu'il est déjà performant¹³⁸.

[275] Le Transporteur considère que le régime actuel incorpore déjà des éléments de réglementation incitative, comme les indicateurs de performance, l'application d'une formule paramétrique et la mise en place du MTÉR¹³⁹. De plus, le cadre réglementaire actuel prévoit déjà certains tests pour les investissements, lors de l'étude du projet d'investissement sous l'article 73 de la Loi et lors de l'intégration du projet à la base de tarification, particulièrement pour les projets d'envergure. Il soumet que les autres juridictions n'ont pas un tel cadre¹⁴⁰.

[276] Par ailleurs, le Facteur C a été mentionné, notamment par la Régie, comme une composante pouvant être adaptée pour mieux ajuster l'inclusion des Dépenses en capital à la Formule d'indexation. Le Transporteur réplique qu'il y a des difficultés à déterminer un Facteur C qui prendrait en considération un paramètre aussi grand que celui qui découlerait de l'inclusion des Dépenses en capital, notamment lié au temps et à la complexité de l'exercice¹⁴¹.

[277] Concernant la possibilité soulevée par la Régie relativement à un traitement différencié des Dépenses en capital selon la catégorie d'investissement, le Transporteur

¹³⁵ Pièce [A-0154](#), p. 118 à 121.

¹³⁶ Pièce [A-0157](#), p. 157 à 160.

¹³⁷ Pièce [A-0154](#), p. 55.

¹³⁸ Pièce [A-0157](#), p. 196 et 197.

¹³⁹ Pièce [A-0148](#), p. 25.

¹⁴⁰ Pièce [A-0157](#), p. 198.

¹⁴¹ Pièce [A-0157](#), p. 181 à 186.

répond qu'il ne peut séparer les données sur la trajectoire des Dépenses en capital par catégorie d'investissement¹⁴².

[278] Le Transporteur rappelle que sa planification intégrée, qui permet d'éviter des investissements et de faire des choix optimaux, implique le regroupement des besoins, parfois de plusieurs catégories d'investissement, pour la détermination de solutions. Cette démarche induit donc des projets de plus grande envergure et des mises en service plus substantielles, ce qui produit un effet en dents de scie¹⁴³.

[279] Le Transporteur plaide que la variabilité accrue des Dépenses en capital, en comparaison de dépenses d'opération, s'observe pour toutes les catégories d'investissement. CEA compile la tendance des mises en service au cours des dix dernières années et obtient un coefficient de variation de 6 % pour les dépenses d'opération, comparativement à 22 % pour les Dépenses en capital. La variabilité est encore plus grande par catégorie d'investissement, soit de 31,5 % en « Maintien des actifs », 50,6 % en « Maintien et amélioration de la qualité du service », 69,5 % en « Respect des exigences » et 50,6 % en « Croissance des besoins de la clientèle »¹⁴⁴.

[280] CEA conclut que cette alternative pourrait être plus complexe et ne pas fournir l'incitatif voulu¹⁴⁵.

[281] Concernant l'implantation de « *trackers* » comme le Facteur K, le Transporteur plaide que cela pourrait être contentieux et difficile à calibrer¹⁴⁶.

[282] Le Transporteur soumet que la proposition de PEG n'offrirait pas nécessairement un allègement réglementaire. En effet, l'inclusion d'un maximum de composantes dans la Formule d'indexation, tout en prévoyant divers ajustements comme des Facteurs K par exemple, ne fera qu'ajouter de la complexité. La proposition du Transporteur est plutôt graduelle et respecte sa structure de coûts et sa réalité d'affaires.

[283] Le Transporteur plaide que l'application d'une Formule d'indexation aux Dépenses en capital a nécessité, dans d'autres juridictions, l'utilisation de « *trackers* » contentieux et

¹⁴² Pièce [A-0148](#), p. 250 et 251.

¹⁴³ Pièce [A-0150](#), p. 13 et 14.

¹⁴⁴ Pièce [A-0150](#), p. 11 et 12.

¹⁴⁵ Pièce [A-0150](#), p. 15.

¹⁴⁶ Pièce [C-HQT-HQD-0142](#), p. 10.

difficiles à calibrer. Selon lui, la Régie aurait ainsi un arbitrage à faire entre une démarche graduelle et une démarche qui inclut le maximum, accompagnée d'une série d'exclusions¹⁴⁷.

« Nous, on vous propose une approche différente. D'y aller de façon graduelle, étape par étape, en respectant notre structure de coûts, notre réalité. Et c'est là toute la différence, c'est là où tout prend sa nature. Et je pense que c'est là où le grand arbitrage de la Régie, si vous me permettez, aura à s'incarner. C'est soit la démarche étagée ou soit une démarche on embrasse tout puis ensuite on détermine une série d'exclusions ou de rendez-vous qui devront avoir lieu au fur et à mesure pour essayer de capter une réalité qu'on pourrait, par ailleurs, capter dans la proposition du Transporteur, avec égard »¹⁴⁸.

[284] Le Transporteur plaide en faveur d'un premier MRI simple d'application et d'une approche prudente. Celle-ci pourrait aussi permettre d'éviter les écueils vécus dans d'autres juridictions en ce qui concerne le traitement des investissements, qui constitue une préoccupation constante pour le Transporteur¹⁴⁹.

Opinion de la Régie

[285] La Régie constate que l'exclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation en diminuerait de manière importante la couverture. En effet, la couverture de la Formule d'indexation proposée par le Transporteur passerait de 23 % à 54 % avec l'inclusion de l'amortissement et à 64 % avec la seule inclusion du rendement sur la base de tarification. L'inclusion de ces deux composantes ferait passer la couverture de la Formule d'indexation à 95 %¹⁵⁰.

[286] C'est notamment cette faible couverture de la Formule d'indexation proposée par le Transporteur qui mène les intervenants à se questionner sur le respect des trois objectifs prévus à l'article 48.1 de la Loi.

[287] La Régie constate que la prépondérance des Dépenses en capital, tant en valeur absolue qu'en proportion des revenus requis, fait en sorte, d'une part, que leur inclusion

¹⁴⁷ Pièces [A-0154](#), p. 77, et [C-HOT-HOD-0142](#), p. 11.

¹⁴⁸ Pièce [A-0154](#), p. 77.

¹⁴⁹ Pièce [C-HOT-HOD-0142](#), p. 12.

¹⁵⁰ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 8, R1.3 et p. 28, R10.2, tableau R10.2A.

augmenterait de manière significative la couverture de la Formule d'indexation et, d'autre part, que des écarts de rendement significatifs pourraient être constatés. Ainsi, bien que la Régie soit en accord avec les intervenants à l'effet qu'il est souhaitable que la couverture de la Formule d'indexation soit maximisée, elle doit aussi considérer les conséquences et les risques liés à une telle inclusion.

[288] Dans sa décision D-2017-043, la Régie a jugé opportun d'inclure les Dépenses en capital du Distributeur à la Formule d'indexation. En adoptant une vision d'ensemble plutôt qu'une approche « ligne par ligne », la Régie a considéré qu'un item dont la croissance historique ou prévue est plus faible pouvait compenser un autre item dont la croissance historique ou prévue est plus forte que la croissance générale de la Formule d'indexation¹⁵¹. C'est ainsi que, par la combinaison de l'amortissement et du rendement sur la base de tarification, la Régie a jugé que l'évolution combinée de ces deux composantes n'apparaissait pas trop irrégulière pour être sujette à l'application de la Formule d'indexation¹⁵².

[289] Par contre, dans le cas du Transporteur, la Régie constate à partir des données en preuve que la combinaison de l'amortissement et du rendement sur la base de tarification ne résulte pas en un lissage semblable à celui observé pour le Distributeur¹⁵³.

[290] La Régie estime que les écarts qui résulteraient de l'inclusion des Dépenses en capital à la Formule d'indexation pourraient nécessiter l'application de mesures pour compenser ces écarts. Dans ce contexte, la Régie n'est pas convaincue qu'une telle inclusion contribuerait à rencontrer l'objectif d'allègement réglementaire, ni que cela générerait de l'efficience.

[291] Par ailleurs, la Régie retient de la preuve que la poursuite de l'établissement des Dépenses en capital en coût de service permettra au Transporteur de poursuivre l'application annuelle du facteur de glissement, qui ne pourrait s'appliquer sur un horizon pluriannuel. D'ailleurs, l'application du facteur de glissement a contribué à l'amélioration de l'acuité des prévisions des mises en service au cours des dernières années, ce que la Régie notait dans sa décision D-2017-021.

« [337] La Régie constate que, pour les années historique 2015 et de base 2016, les valeurs des mises en service réelles dépassent celles des mises en service

¹⁵¹ Décision [D-2017-043](#), p. 57 et 58.

¹⁵² Décision [D-2017-043](#), p. 62.

¹⁵³ Décision [D-2017-043](#), p. 128, et pièce [C-HOT-HQD-0141](#), p. 4, tableau E2.

autorisées et que les écarts tendent à diminuer, par l'application d'un facteur de glissement. Elle note que, pour l'année témoin 2017, le Transporteur applique un important facteur de glissement de 800 M\$, dont 350 M\$ sont associés à l'impact des disjoncteurs de modèle PK. Le montant résiduel, soit 450 M\$, correspond à un facteur de glissement de 19 % appliqué à l'évaluation des mises en service projetées, en excluant l'impact des disjoncteurs PK.

[338] La Régie prend acte du fait que l'effet combiné des mesures mises en place pour améliorer l'acuité des mises en service, consolidées par le Transporteur en 2016, devrait assurer une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de la base de tarification projetée »¹⁵⁴.

[292] Aussi, la Régie estime que les écarts et les risques associés à l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation pourraient être contrôlés par un facteur de croissance bien calibré et applicable aux Dépenses en capital. Comme il sera plus amplement décrit à la section 4.4, le facteur de croissance proposé par le Transporteur ne couvre que les dépenses d'exploitation.

[293] La Régie retient de la preuve que l'élaboration d'un facteur de croissance applicable aux Dépenses en capital serait un exercice complexe, dont les résultats sont encore inconnus. Ainsi, la Régie estime qu'il est prématuré de s'appuyer sur la calibration d'un facteur de croissance pour adapter l'inclusion des Dépenses en capital.

[294] Enfin, la Régie a cherché à savoir si un traitement par catégorie d'investissement permettrait l'inclusion de certaines Dépenses en capital. En l'absence de données permettant de valider les résultats d'une telle approche, la Régie juge prématuré d'y donner suite dans le cadre d'un premier MRI.

[295] En conséquence, la Régie retient la proposition du Transporteur de maintenir les Dépenses en capital hors de l'application de la Formule d'indexation et de les traiter selon la méthode du coût de service.

[296] Toutefois, la Régie estime qu'un pas doit être franchi en vue d'une éventuelle inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation. Elle demande par

¹⁵⁴ Décision [D-2017-021](#), p. 86.

conséquent au Transporteur de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour les Dépenses en capital.

[297] Ce faisant, il sera possible de comparer le niveau des Dépenses en capital que le Transporteur soumettra dans ses prochains dossiers tarifaires, soit selon le coût de service, avec le niveau évalué par cette formule paramétrique. L'application de cette formule paramétrique permettra d'acquérir une documentation utile relativement à l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation.

[298] Ainsi, lorsqu'il déposera ses dossiers tarifaires, le Transporteur pourra présenter le rendement sur la base de tarification et l'amortissement, tel qu'il le fait actuellement¹⁵⁵. Le Transporteur devra aussi fournir le résultat qu'aurait donné l'application de la Formule d'indexation au montant approuvé par la Régie pour l'année 2019, année de recalibrage pour le Transporteur, et commenter l'écart entre ces montants.

[299] Comme il sera explicité dans la section 4.4, la Régie est d'avis que cette formule paramétrique devrait être accompagnée d'un facteur de croissance applicable aux Dépenses en capital.

[300] La Régie demande donc au Transporteur de déposer, dans le cadre du dossier tarifaire 2019, une proposition de formule paramétrique relative aux Dépenses en capital. Le résultat obtenu à partir de cette formule paramétrique permettra la comparaison au niveau des Dépenses en capital, que le Transporteur soumettra dans ses prochains dossiers tarifaires, selon le coût de service.

4.4 FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS

[301] Le Transporteur propose d'intégrer à son MRI un Facteur C afin que la détermination des revenus requis tienne compte des charges additionnelles résultant de la croissance du réseau. Ce facteur correspond à la formule actuellement utilisée dans les dossiers tarifaires pour évaluer, selon une approche paramétrique, la croissance des CNE découlant des mises en service de projets d'investissement des catégories « Maintien et

¹⁵⁵ Par exemple, comme il l'a fait pour l'année 2017 dans le cadre du dossier [R-3981-2016](#), pièce B-0014, colonne « Année témoin 2017 ».

amélioration de la qualité du service » et « Croissance des besoins de la clientèle ». Il s'agit ainsi de l'équivalent du calcul annuel suivant¹⁵⁶ :

Approche paramétrique - Évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau

M\$	Année témoin 2017
Mises en service en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues (tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1)	774,3
Mises en service des projets en maintien et amélioration de la qualité (tableau 24 de la pièce HQT-7, Document 1)	67,9
-Ligne à 735 kV Chamouchouane-Boût-de-l'île	54,6
-Remplacement des transformateurs au poste Manicouagan	7,1
-Poste Radisson	2,8
-Poste Kamouraska - Rempl. systèmes commande et protection compensation série	2,8
-Nouveau poste de Gracefield 120-25 kV	0,6
Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation	46,8
Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation	(117,6)
TOTAL	771,4
Charges d'entretien et d'exploitation en % des mises en service reliées aux projets d'investissement en croissance ainsi que certaines mises en service reliées aux projets en maintien et amélioration de la qualité	1,533%
Charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau	11,8

[302] Le Transporteur souligne qu'il s'agit d'une approche éprouvée et reconnue par la Régie depuis sa décision D-2009-015.

[303] Le Transporteur précise que le Facteur C entraîne un rehaussement des coûts des activités de base et qu'une fois intégrés aux activités de base, ils deviennent assujettis à la Formule d'indexation¹⁵⁷.

[304] PEG propose un modèle d'indexation composé, notamment, d'un facteur de croissance selon une moyenne pondérée de la croissance du nombre de kilomètres de lignes de transport, de la croissance de la capacité de production totale au Québec et de la croissance du nombre de clients du Distributeur. Il estime que les pondérations peuvent être attribuées à chacune de ces composantes à partir de calculs économétriques utilisant des données provenant d'entités américaines intégrées verticalement¹⁵⁸.

¹⁵⁶ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 21.

¹⁵⁷ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 9.

¹⁵⁸ Pondération respective de 0,54, 0,19 et 0,36, pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 126.

[305] PEG arrive à la conclusion que ces composantes retenues pour évaluer la croissance des revenus requis sont statistiquement significatives. Il qualifie ces résultats de préliminaires et soumet que des travaux additionnels pourraient confirmer les résultats et identifier les inducteurs de coûts.

[306] PEG précise qu'un modèle hybride pourrait être composé d'un facteur de croissance différent pour les dépenses d'exploitation et les Dépenses en capital¹⁵⁹.

[307] CEA constate que le facteur de croissance proposé dans le cadre du modèle d'indexation de PEG vise à calculer l'impact de la croissance des activités, représentée par une ou plusieurs composantes, sur l'ensemble des revenus requis, incluant les Dépenses en capital. La proposition du Transporteur, quant à elle, vise à ajuster les dépenses d'opération et de maintenance. CEA énumère les avantages et inconvénients du Facteur C proposé par le Transporteur, en comparaison avec le facteur de croissance proposé par PEG. Il mentionne certaines difficultés liées à l'implantation de ce dernier facteur de croissance visant l'ensemble des revenus requis, notamment au niveau des données et de la complexité de l'exercice¹⁶⁰.

[308] Concernant le Facteur C proposé par le Transporteur, PEG soumet qu'une étude économétrique portant sur les CNE pourrait être faite pour identifier leurs inducteurs de coûts. Aussi, un facteur de croissance ne portant que sur les CNE, soit environ 25 % des revenus requis, pourrait être plus flexible et même être basé sur un inducteur de coût comme la demande de pointe. Le facteur appliqué actuellement, soit le Facteur C proposé par le Transporteur, paraît tout de même satisfaisant pour PEG, dans le cas où la Formule d'indexation n'inclurait que les CNE¹⁶¹.

[309] PEG précise qu'un Facteur C réaliste, qui s'appliquerait aux Dépenses en capital, pourrait réduire le risque découlant de cette inclusion, sans affaiblir l'incitatif¹⁶².

[310] EBM recommande un facteur de croissance basé sur des inducteurs de coûts, du même type que celui proposé par PEG. Il se questionne sur la matérialité du facteur de croissance, notamment en le comparant à un seuil de matérialité de 15 M\$¹⁶³.

¹⁵⁹ Pièce [C-AOCIE-CIFO-0109](#), p. 9.

¹⁶⁰ Pièce [C-HQT-HOD-0124](#), p. 17 et 18.

¹⁶¹ Pièce [A-0150](#), p. 119 et 120.

¹⁶² Pièce [A-0150](#), p. 124 et 125.

¹⁶³ Pièce [A-0152](#), p. 19 et 20.

[311] EBM ajoute que le facteur de croissance pourrait être pondéré par l'âge des équipements. Dans le cas où il y aurait inclusion des Dépenses en capital à la Formule d'indexation, les modalités de détermination du facteur de croissance devraient avoir lieu en phase 3¹⁶⁴.

[312] La FCEI considère que la proposition du Transporteur pourrait faire en sorte de perpétuer des écarts de prévision sur l'horizon du MRI, le montant associé au Facteur C étant intégré aux activités de base de l'année subséquente. Elle soutient que ce cumul ne s'observe pas en fonction du cadre réglementaire actuel, les écarts étant corrigés, au plus tard, deux ans après.

[313] La FCEI recommande ainsi de réévaluer le Facteur C en fonction des mises en service réelles, dans le cadre du rapport annuel. Cette révision serait intégrée dans le dossier tarifaire suivant¹⁶⁵.

Opinion de la Régie

[314] Considérant sa décision d'exclure les Dépenses en capital de l'application de la Formule d'indexation, la Régie est satisfaite du Facteur C proposé par le Transporteur. Elle juge opportun d'intégrer au MRI du Transporteur un facteur pour tenir compte de l'augmentation des CNE liée à la croissance du réseau de transport. **En conséquence, la Régie retient le Facteur C proposé par le Transporteur.**

[315] La formule présentement appliquée dans les dossiers tarifaires, dans le cadre de l'approche paramétrique, servira par conséquent à établir le niveau des CNE additionnelles générées par les mises en service des catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

[316] Néanmoins, la Régie considère que la précision du Facteur C dépend de l'acuité des prévisions des mises en service. Dans ce contexte, la Régie retient la recommandation de la FCEI concernant la réévaluation des CNE additionnelles estimées par le Facteur C en fonction des mises en service réelles fournies dans le cadre du rapport annuel du Transporteur.

¹⁶⁴ Pièce [C-EBM-0049](#), p. 13.

¹⁶⁵ Pièce [A-0152](#), p. 98 à 100.

[317] La Régie est d'avis que cette réévaluation est simple d'application et qu'elle permettra de corriger certains écarts de prévision sur l'horizon du MRI.

[318] En conséquence, le montant correspondant aux activités de base, incluses à la Formule d'indexation, devra être ajusté en fonction de la valeur des mises en service réelles, dès que les données seront disponibles. Ces ajustements devraient donc prendre effet à partir de l'année 3 du MRI.

[319] Enfin, tel que mentionné à la section 4.3, la Régie juge que l'implantation d'une formule paramétrique pour les Dépenses en capital permettrait l'implantation d'un facteur de croissance applicable à cette composante.

[320] Ainsi, la Régie ordonne au Transporteur de développer un facteur de croissance applicable aux Dépenses en capital, aux fins de l'application de la formule paramétrique qui sera proposée par le Transporteur conformément au paragraphe 300 de la présente décision. Ce facteur de croissance pourrait s'appliquer uniquement aux Dépenses en capital ou à l'ensemble des éléments inclus dans la Formule d'indexation. Le Transporteur pourra notamment tenir compte de la proposition de PEG au présent dossier. La Régie demande au Transporteur de déposer une proposition lors du dossier tarifaire 2019.

4.5 AUTRES COMPOSANTES DE BASE

[321] Outre le rendement sur la base de tarification et l'amortissement, les « Autres composantes » se composent des taxes, des frais corporatifs, des autres revenus de facturation interne, de la facturation externe, des achats des services de transport et des intérêts reliés au remboursement gouvernemental.

[322] D'une manière générale, le Transporteur soumet que ces éléments évoluent selon une trajectoire autre que celle dérivée par la Formule d'indexation et dépose les données au soutien de cette affirmation¹⁶⁶. Il propose, par conséquent, de les déterminer en coût de service.

¹⁶⁶ Pièce [C-HQT-HQD-0112](#), p. 29.

[323] Le Transporteur soumet également des arguments relatifs à la nature des coûts de chacune des Autres composantes.

[324] Selon lui, il a une capacité limitée pour exercer une influence sur les taxes. En effet, leur niveau est conditionné par l'évolution des actifs faisant partie de la base de tarification, et cette évolution ne s'inscrit pas dans le cadre d'une trajectoire dérivée d'une Formule d'indexation¹⁶⁷.

[325] Par ailleurs, le Transporteur ajoute que les taux de taxation applicables découlent de dispositions législatives hors de son contrôle. Il précise que d'éventuelles modifications aux taux de taxation pourraient tout de même faire l'objet d'un facteur exogène¹⁶⁸.

[326] Quant aux frais corporatifs, le Transporteur est d'avis qu'ils sont hors de son contrôle. Il réfère aux facteurs de répartition, soumis au dossier tarifaire R-3981-2016¹⁶⁹ et fait valoir qu'un des principaux facteurs de répartition est fondé à 50 % sur les immobilisations nettes, soit une composante classée à titre d'exclusions¹⁷⁰.

[327] Le Transporteur explique que les autres revenus de facturation interne proviennent de la facturation à coût complet de la portion de ses actifs de télécommunication utilisée par d'autres clients internes. Le rendement sur la base de tarification, l'amortissement et la taxe sur les services publics pour la portion des actifs visés sont ainsi récupérés. Puisque tous ces éléments sont en lien avec les composantes de même nature faisant partie des exclusions proposées par le Transporteur, il soumet que ces revenus devraient également être classés à titre d'exclusions¹⁷¹.

[328] Les revenus de facturation externe sont des revenus ne provenant pas des activités de base du Transporteur, comme la vente de terrains et des revenus en lien avec des contrats existants pour la location de propriétés diverses. Le Transporteur justifie leur exclusion au motif qu'ils sont associés à ses immobilisations, considérées comme une exclusion¹⁷².

¹⁶⁷ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 12.

¹⁶⁸ Pièce [A-0148](#), p. 123.

¹⁶⁹ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 13, et dossier R-3981-2016, pièce [B-0015](#), p. 14.

¹⁷⁰ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 13.

¹⁷¹ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 12.

¹⁷² Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 13.

[329] Les achats des services de transport découlent essentiellement de contrats de service de transport qui s'échelonnent sur plusieurs années. Selon le Transporteur, une fois qu'un contrat est conclu, les tarifs sont établis selon les conditions du contrat pour la durée contractuelle prévue, et les modifications à ces tarifs sont fonction des coûts sous le contrôle des fournisseurs du service. La capacité du Transporteur de faire modifier les coûts des achats de services de transport sur la période couverte par le contrat serait donc limitée. De plus, le Transporteur considère que l'approbation par la Régie des contrats avec les transporteurs auxiliaires milite pour l'exclusion de ces coûts¹⁷³.

[330] Quant aux intérêts liés au remboursement gouvernemental, le Transporteur explique que cette composante représente un revenu de financement dont l'évolution découle de modalités convenues avec le gouvernement, qui diffèrent d'une trajectoire dérivée de la Formule d'indexation¹⁷⁴.

[331] L'AHQ-ARQ propose l'inclusion des taxes, des frais corporatifs, des autres revenus de facturation interne et de la facturation externe à la Formule d'indexation. Il souligne que ces éléments sont d'ailleurs inclus dans la proposition du Distributeur.

[332] Bien que le Transporteur et CEA justifient ces exclusions par une pondération plus grande dans les revenus requis du Transporteur¹⁷⁵, l'intervenant soumet qu'au contraire, la couverture de la Formule d'indexation devrait être la plus large possible. Il ajoute qu'en valeur absolue, ces composantes sont du même ordre de grandeur pour le Distributeur et le Transporteur.

[333] L'AHQ-ARQ ajoute que le Transporteur exerce un certain contrôle sur les frais corporatifs et que la Régie lui a même déjà demandé de réduire ces frais.

[334] L'intervenant compare, séparément, la trajectoire des données des taxes et frais corporatifs avec celle des CNE, qui devrait s'inscrire dans la trajectoire de la Formule d'indexation, et il constate qu'elles sont similaires.

¹⁷³ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 12.

¹⁷⁴ Pièce [C-HOT-HOD-0112](#), p. 13.

¹⁷⁵ Pièce [C-HOT-HOD-0113](#), p. 10, R2.3.

[335] La FCEI recommande, quant à elle, l'inclusion de facteurs exogènes et exclusions pour neutraliser, notamment, les variations de taux de taxation¹⁷⁶.

Opinion de la Régie

[336] En continuité avec sa décision D-2017-043, la Régie vise à inclure à la Formule d'indexation le plus d'éléments de coûts possibles.

[337] Elle considère que l'exclusion des Dépenses en capital ne peut justifier à elle seule l'exclusion d'autres éléments qui lui sont liés. En effet, l'ensemble des critères, dont celui de matérialité, doivent aussi être respectés.

[338] À partir des données fournies par le Transporteur, la Régie a ainsi analysé chacun des éléments de coûts faisant partie des autres composantes de base sur la période 2007-2017. Elle a jugé de l'opportunité de leur exclusion de la Formule d'indexation en regard des critères invoqués, de leur importance relative et de leur variabilité.

[339] Pour ce qui est des taxes, la Régie n'est pas convaincue que le lien entre cette rubrique de coûts et les variations des Dépenses en capital est suffisant, considérant leurs importances respectives. Par ailleurs, la Régie constate, à l'examen de cette rubrique de coûts, des variations annuelles importantes de 2008 à 2011, notamment en raison des modifications de taux de taxation intervenues pendant cette période¹⁷⁷. Toutefois, l'examen de la période 2012-2017 démontre des variations de moins grande importance.

[340] Sur la base de ces constats, la Régie se questionne sur la pertinence de considérer les taxes à titre de Facteur Y. Par ailleurs, si un changement législatif devait survenir et qu'il modifiait substantiellement les taxes, il serait loisible au Transporteur de présenter une demande pour traiter ces coûts en Facteur Z.

[341] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de la phase 3, de fournir une preuve sur la variabilité de la rubrique « Taxes », qu'elle appréciera en fonction du seuil de matérialité qui sera déterminé. La Régie réserve ainsi sa décision sur

¹⁷⁶ Pièce [C-FCEI-0071](#), p. 19.

¹⁷⁷ Voir le Tableau A-1 en annexe, p. 94.

l'inclusion de la rubrique « Taxes » dans la Formule d'indexation pour la phase 3 du dossier.

[342] Pour ce qui est des frais corporatifs, la Régie considère que l'utilisation de la part des immobilisations nettes du Transporteur comme facteur de répartition des coûts entre les sociétés affiliées ne constitue pas un critère pour exclure cet élément de coût de la Formule d'indexation. De plus, les frais corporatifs ne respectent pas les critères du Facteur Y.

[343] Par ailleurs, la Régie constate que les variations annuelles des frais corporatifs ne sont pas significatives et qu'elles ont de plus tendance à se compenser au fil du temps.

[344] Par conséquent, la Régie détermine que les frais corporatifs doivent être couverts par la Formule d'indexation.

[345] En ce qui a trait aux autres revenus de facturation interne et les revenus de la facturation externe, le facteur de répartition utilisé, associé aux Dépenses en capital, ne peut être retenu comme critère pour exclure ces coûts de la Formule d'indexation. De plus, la Régie considère que ces revenus ne respectent pas les critères du Facteur Y.

[346] Or, la Régie constate à l'analyse des données déposées par le Transporteur, que les variations annuelles de chacune de ces rubriques ne sont généralement pas significatives. Bien que certaines variations soient plus marquées pour la facturation externe, la Régie constate que les variations ont tendance à se compenser.

[347] La Régie considère que l'évolution des achats de service de transport et des intérêts reliés au remboursement gouvernemental ne présentent pas de variations annuelles significatives. De ce fait, étant donné la relative stabilité de ces éléments de coûts sur la période d'examen, la Régie considère que la gestion de ceux-ci peut aisément être réalisée à l'intérieur de la Formule d'indexation. Leur exclusion n'est donc pas justifiée.

[348] Par conséquent, la Régie détermine que les achats de service de transport, les autres revenus de facturation interne, la facturation externe et les intérêts reliés au remboursement gouvernemental doivent être couverts par la Formule d'indexation.

4.6 COMPTES D'ÉCARTS ET DE REPORTS EXISTANTS

[349] Le Transporteur demande que tous les CÉR déjà reconnus par la Régie soient traités à l'extérieur de la Formule d'indexation. À cet égard, il invoque les motifs suivants :

« Les CER sont associés aux éléments dont les coûts peuvent être volatils, imprévisibles et importants. Il s'agit des CER déjà reconnus par la Régie afin de protéger à la fois le Transporteur et les clients de la variabilité des coûts et des revenus associés à ces éléments. Dans le contexte de la réglementation incitative, les motifs au soutien de la mise en place et au maintien des CER existants demeurent valables »¹⁷⁸.

[350] Aucun intervenant n'est intervenu sur l'inclusion ou non des CÉR dans la formule d'indexation.

Opinion de la Régie

[351] Au même titre que pour les autres éléments de sa proposition pour lesquels le Transporteur demandait un traitement particulier à l'extérieur de la Formule d'indexation, la Régie est d'avis que les CÉR ne doivent pas jouir d'un traitement particulier mais plutôt s'inscrire dans la même logique. C'est pourquoi elle juge que le traitement des CÉR doit s'inscrire dans le cadre de Facteurs Y, s'ils respectent les critères d'admissibilité de ces derniers. Dans tous les autres cas, la Régie considère qu'ils doivent être assujettis à la Formule d'indexation.

[352] La Régie juge donc qu'elle doit examiner la pertinence de chacun des CÉR afin de déterminer s'ils doivent être traités dans la Formule d'indexation ou en Facteur Y. La Régie invite donc les participants à faire valoir leur point de vue, en phase 3, sur le traitement que les CÉR doivent recevoir.

¹⁷⁸ Pièce [C-HQT-HQD-0097](#), p. 9 à 10.

5 SOMMAIRE DES CARACTÉRISTIQUES DU MRI

[353] La Régie présente le sommaire des caractéristiques du MRI première génération du Transporteur au tableau 2. Certaines des composantes à ce sommaire pourront être revues lors de la phase 3 du dossier.

TABLEAU 2

Caractéristiques	Description
Type de MRI	Méthode de plafonnement des revenus requis
Durée	4 ans L'établissement des revenus requis du Transporteur sera réalisé pour la première année sur la base du coût de service et, pour les trois années subséquentes, en fonction de l'application du MRI
Inflation (I)	Indice combinant l'IPC-Québec réel et le taux de croissance moyenne de la rémunération hebdomadaire des salariés québécois
Productivité (X) et dividende client (s)	Pour les trois premières années, le jugement exercé par la Régie et la quatrième année, en fonction des résultats de l'étude de productivité
Croissance des activités (C)	Facteur calculé annuellement selon la formule retenue dans le cadre de la formule paramétrique
Éléments de coûts couverts par la Formule d'indexation	Charges nettes d'exploitation et achats d'électricité, rendement sur les actifs des fournisseurs internes, taxes, frais corporatifs, coût de retraite, achats de services de transport, autres revenus de facturation interne, facturation externe et les intérêts liés au remboursement gouvernemental
Exclusions (Y)	Critères : 1. Récurrence des coûts 2. Imprévisibilité des coûts 3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur 4. Seuil de matérialité de 2,5 M\$
Exogènes (Z)	1. Éléments de coûts imprévus durant la période du MRI 2. Imprévisibilité des coûts 3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur 4. Seuil de matérialité de 2,5 M\$
Partage des écarts de rendements	Modalités du MTÉR, telles que prévues dans la décision D-2014-034 et sous réserve de la présente décision sur les indicateurs de performance
Indicateur de performance	Choix d'un nombre limité d'indicateurs de performance liés à la qualité de service retenus aux fins du partage des écarts de rendement
Clause de sortie	Possibilité d'interruption du MRI

[354] Le MRI de type plafonnement des revenus retenu par la Régie a la forme générique suivante :

$$RR_{t+1} = [(RR_t - Y_t - Z_t) * (1 + I_t - (X + s))] + C_{t+1} + Y_{t+1} + Z_{t+1} + ER_{t-1}^{179}$$

où

RR = revenus requis (\$);

Y = exclusions (\$);

Z = éléments exogènes (\$);

I = inflation (%);

X = productivité (%);

s = dividende client (%);

C = croissance des activités;

ER = écarts de rendement (\$).

6 FRAIS DES INTERVENANTS

6.1 LÉGISLATION ET PRINCIPES APPLICABLES

[355] Selon l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[356] Le *Guide de paiement des frais 2012*¹⁸⁰ (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*¹⁸¹ encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

¹⁷⁹ Bien que les revenus requis en t+1 soient établis sur la base des mises en services projetées servant à déterminer le facteur de croissance C, ce dernier facteur devra être ajusté pour tenir compte des mises en services réelles lorsque celles-ci auront été établies dans le cadre du Rapport annuel (voir par. 318).

¹⁸⁰ [Guide de paiement des frais 2012](#).

¹⁸¹ [RLRO., c. R-6.01, r. 4.1](#).

6.2 DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS

[357] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l'article 15 du Guide. Elle évalue également l'utilité de la participation des intervenants en tenant compte des critères prévus à l'article 16 du Guide.

[358] D'emblée, la Régie tient à rappeler que, dans le cadre de la décision D-2017-002, elle s'était prononcée sur ses attentes relativement aux budgets de participation dans le cadre de la présente phase pour le MRI du Transporteur et indiquait ce qui suit :

« [16] Dans ce contexte, la Régie considère que certains budgets de participation présentés par les intervenants sont particulièrement élevés.

[17] À ce stade, étant donné que les taux horaires, le statut fiscal, le recours à un coordonnateur ou le remboursement de dépenses d'hébergement et de transport peuvent différer d'un intervenant à l'autre, la Régie n'exprime son appréciation que sur l'estimation du nombre d'heures requis pour les services de procureurs et d'analystes.

[18] En conséquence, pour l'examen du présent dossier, la Régie fixe les balises de temps de préparation et de participation à l'audience à 80 heures pour les avocats et 90 heures pour les analystes »¹⁸².

[359] Dans le cadre de son appréciation des demandes de frais présentées par les intervenants au dossier, la Régie a donc tenu compte, entre autres, de ces balises pour établir le montant juste et raisonnable des frais qu'elle a octroyés à chacun des intervenants.

AHQ-ARQ

[360] L'AHQ-ARQ réclame des frais de 29 947,25 \$. La Régie considère que les frais réclamés par l'intervenant sont raisonnables. Elle juge que sa participation a été utile à ses délibérations. En conséquence, elle lui octroie le montant de 29 947,25 \$ pour l'ensemble de sa participation à la phase 1 du présent dossier.

¹⁸² Pièce [A-0127](#), p. 7.

AQCIE-CIFQ

[361] La Régie juge que la participation de l'AQCIE-CIFQ a été utile à ses délibérations sur l'ensemble des sujets traités. En regard des frais réclamés, l'AQCIE-CIFQ réclame des frais totaux de 76 956,94 \$, incluant les frais pour son expert. Elle constate les efforts réalisés tant par l'intervenant que par son expert pour contenir les frais réclamés. La Régie lui octroie un montant total de 76 515,40 \$ correspondant aux frais admissibles pour sa participation à la phase 1 du MRI du Transporteur.

EBM

[362] EBM réclame des frais de 64 727,13 \$. Ces frais incluent notamment des honoraires pour deux avocats et deux analystes.

[363] Le Transporteur souligne que EBM a largement excédé la balise de préparation et de participation à l'audience de 90 heures pour les analystes en réclamant une compensation pour 186 heures. Selon lui :

« [...] de tels dépassements ne peuvent être valablement expliqués ni justifiés en cette audience. Il s'agit d'un dossier qui n'a nécessité aucun débat juridique particulier. De plus, la décision D-2017-043, rendue le 7 avril 2017 en amont de l'audience, a eu pour effet de cibler plus précisément les enjeux économiques et réglementaires de l'audience pour le MRI du Transporteur ce qui renforce, si la chose est possible, le caractère adéquat des balises fixées par la décision D-2017-002 »¹⁸³.

[364] Dans sa réplique aux commentaires du Transporteur, l'intervenante soulève un ensemble d'arguments portant sur la nature du dossier et le caractère particulier de sa participation en tant que seul représentant de la clientèle point à point du Transporteur.

[365] La Régie n'a pas été convaincue par l'argumentation d'EBM et partage le point de vue du Transporteur. Contrairement à ce que prétend l'intervenante, la Régie considère que la présentation et l'examen du dossier ont été allégés par l'identification de caractéristiques communes et celles qui distinguent le MRI du Distributeur de celui du Transporteur. Il incombait donc à l'intervenante de faire un usage optimal de son temps pour assurer un

¹⁸³ Pièce C-HQT-HQD-0145, p. 3.

examen adéquat des éléments qui distinguent le MRI du Transporteur. La Régie constate, en outre, que la plupart des autres intervenants au dossier ont rencontré les mêmes contraintes qu'EBM sans que cela ne se traduise de leur part par des dépassements importants des balises fixées.

[366] Dans ces circonstances, bien que la Régie juge que la participation d'EBM a été utile à ses délibérations, elle juge raisonnable d'octroyer à EBM un montant total de 35 000 \$, taxes incluses.

FCEI

[367] La FCEI réclame des frais de 36 445,95 \$. Sa participation à l'examen du MRI du Transporteur a été utile aux délibérations de la Régie. Toutefois, cette dernière observe que le nombre d'heures réclamées par le procureur de la FCEI excède ce qu'elle juge nécessaire. C'est pourquoi la Régie considère raisonnable de lui octroyer un montant global de 30 000 \$.

OC

[368] OC réclame des frais de 12 340,72 \$. Bien que la participation de l'intervenante au dossier ait été limitée au seul dépôt de sa preuve écrite, la Régie juge néanmoins que celle-ci lui a été utile. La Régie lui octroie un montant total de 12 266,91 \$ correspondant aux frais admissibles pour sa participation à la phase 1 du MRI du Transporteur.

RNCREQ

[369] Le RNCREQ réclame des frais de 26 590,02 \$. Compte tenu de la preuve initiale déposée par l'intervenant et de sa participation ultérieure à l'examen du dossier, la Régie considère que la preuve de cet intervenant a été partiellement utile à ses délibérations. En conséquence, la Régie juge qu'il est raisonnable de lui octroyer un montant total de 20 000 \$, taxes incluses.

SÉ-AQLPA

[370] SÉ-AQLPA réclame des frais 28 276,77 \$. Il propose un MRI qui se rapproche de la formule proposée par le Transporteur avec un mécanisme de compensation pour pertes

de rendement. De plus, il suggère un traitement particulier pour certains postes budgétaires dans le cadre d'une fermeture des livres afin de distinguer les gains d'efficacité. Ses propositions à ce propos sont complexes d'application, ne respectent pas les objectifs de l'article 48.1 de la Loi et sont peu utiles. En conséquence, la Régie juge qu'il est raisonnable d'octroyer à SÉ-AQLPA un montant total de 15 000 \$, taxes incluses.

[371] Le tableau suivant fait état des frais réclamés pour la phase 1 du dossier du Transporteur, des frais admissibles et des frais octroyés pour la phase 1 à des intervenants. Les frais totaux réclamés totalisent 275 284,78 \$, incluant les taxes. Les frais octroyés, toutes taxes incluses, totalisent 223 729,56 \$.

TABLEAU 3

	Total des Frais réclamés Phase 1 – Transporteur	Frais admissibles	Frais octroyés
AHQ-ARQ	29 947,25	29 947,25	29 947,25
AQCIE-CIFQ	76 956,94	76 515,40	76 515,40
EBM	64 727,13	64 696,35	35 000,00
FCEI	36 445,95	36 445,95	30 000,00
OC	12 340,72	12 266,91	12 266,91
RNCREQ	26 590,02	26 590,02	20 000,00
SÉ-AQLPA	28 276,77	28 276,77	15 000,00
UC	0,00		0,00
UMQ	0,00		0,00
TOTAL	275 284,78	274 738,65	223 729,56

[372] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de verser aux intervenants les sommes indiquées à la colonne « Frais octroyés ».

[373] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

APPROUVE les caractéristiques du mécanisme de réglementation incitative applicable au Transporteur comme précisé ci-après et dans la présente décision;

APPROUVE l'implantation d'un mécanisme de réglementation incitative de type plafonnement des revenus pour le Transporteur;

FIXE la durée du mécanisme de réglementation incitative du Transporteur à une période de quatre ans selon les modalités suivantes :

- Année 1 : Application de la méthode du coût de service,
- Années 2, 3 et 4 : Application de la méthode de type plafonnement de revenu;

RETIENT l'utilisation d'un facteur d'inflation tel que décrit à la section 3.3;

DÉTERMINE que le facteur de productivité doit être initialement établi selon la méthode basée sur le jugement de la Régie;

ORDONNE au Transporteur de déposer **d'ici le 31 mars 2018** les études, analyses et rapports dont il dispose afin d'éclairer la Régie quant à la détermination du Facteur X en phase 3;

ORDONNE au Transporteur de réaliser une étude de productivité multifactorielle à l'intérieur des trois premières années d'application du mécanisme de réglementation incitative et de lui transmettre les résultats de cette étude au cours de la troisième année;

ORDONNE au Transporteur de présenter, en phase 3, la méthodologie et l'échéancier rattachés à la réalisation de l'étude de productivité multifactorielle;

JUGE qu'il n'est pas nécessaire de tenir une phase 2 au présent dossier;

DÉTERMINE que les éléments de coûts suivants sont sujets à l'application de la Formule d'indexation :

- charges nettes d'exploitation et achats d'électricité,
- rendement sur les actifs des fournisseurs internes,
- frais corporatifs, achats de services de transport, facturation externe, autres revenus de facturation interne et intérêts reliés au remboursement gouvernemental,
- coûts de retraite, sous réserve de la décision finale en phase 3;

RÉSERVE sa décision sur l'inclusion de la rubrique « Taxes » dans la Formule d'indexation pour la phase 3 du dossier;

REJETTE le recours aux Ajustements P, A et ESP;

RETIENT l'utilisation d'un facteur d'exclusion (Y) et d'un facteur exogène (Z);

DÉTERMINE que le rendement sur la base de tarification et l'amortissement sont exclus de la Formule d'indexation et sont traités en Facteur Y;

ORDONNE au Transporteur de proposer, dans le dossier tarifaire 2019, une formule paramétrique applicable au rendement sur la base de tarification et l'amortissement;

RETIENT l'utilisation du Facteur C tel que décrit à la section 4.4 pour déterminer les charges nettes d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau;

ORDONNE au Transporteur de développer un facteur de croissance applicable aux Dépenses en capital, aux fins de l'application de la formule paramétrique, et de le déposer lors du dossier tarifaire 2019;

APPROUVE l'inclusion d'une clause de sortie permettant une révision ou une interruption du MRI du Transporteur, dont les modalités seront précisées en phase 3;

APPROUVE l'inclusion d'un mécanisme de traitement des écarts de rendement au mécanisme de réglementation incitative du Transporteur, dont les modalités pourront être revues en phase 3;

DÉTERMINE que les indicateurs de performance et de qualité du service qui moduleront le mécanisme de traitement des écarts de rendement, et qui seront présentés en phase 3, doivent couvrir les champs d'intervention suivants : fiabilité du service, disponibilité du réseau, et sécurité du public et des employés et satisfaction de la clientèle;

ORDONNE l'ajout d'un élément au mécanisme de réglementation incitative dans le calcul des revenus requis pour tenir compte du remboursement à la clientèle de la portion des excédents de rendement qui lui revient;

DÉTERMINE un traitement réglementaire allégé tel que décrit à la section 3.10 de la présente décision;

ORDONNE que la phase 3 du présent dossier soit examinée conjointement avec le dossier tarifaire 2019 du Transporteur;

OCTROIE aux intervenants les frais établis à la section 6.2 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés par la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus à la présente décision.

Diane Jean
Régisseur

Lise Duquette
Régisseur

Bernard Houle
Régisseur

Représentants :

Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ) représentée par M^e Sophie Lapierre;

Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ) représenté par M^e Steve Cadrin et M^e Guillaume Desjardins;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M^e Guy Sarault;

Énergie Brookfield Marketing S.E.C. (EBM) représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M^e André Turmel;

Hydro-Québec (HQT) représentée par M^e Éric Fraser et M^e Yves Fréchette;

Option consommateurs (OC) représentée par M^e Éric David;

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Prunelle Thibault-Bédard;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;

Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;

Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Raphaël Lescop et M^e Catherine Rousseau.

ANNEXE

VARIABILITÉ DES AUTRES COMPOSANTES DE BASE

Annexe (1 page)

D. J. _____

L. D. _____

B. H. _____

TABLEAU A-1
VARIABILITÉ DES AUTRES COMPOSANTES DE BASE

<i>(en millions de dollars)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Taxes	162,2	150,6	122,2	101,4	86,7	87,9	91,9	88,9	94,7	99	99,7
Variation (\$)		-11,6	-28,4	-20,8	-14,7	1,2	4	-3	5,8	4,3	0,7
Frais corporatifs	35,6	32,2	28,6	27,6	27,8	28,2	31,8	29,5	32,7	33,3	35,7
Variation (\$)		-3,4	-3,6	-1	0,2	0,4	3,6	-2,3	3,2	0,6	2,4
Autres revenus de facturation interne		-41,4	-40,5	-41,2	-43,1	-41,3	-39,5	-42,5	-44,1	-43,3	-47,6
Variation (\$)			0,9	-0,7	-1,9	1,8	1,8	-3	-1,6	0,8	-4,3
Facturation externe	-3,2	-4,9	-3,3	-3,4	-3,4	-5,4	-10	-9,6	-10,3	-3,2	-3,2
Variation (\$)		-1,7	1,6	-0,1	0	-2	-4,6	0,4	-0,7	7,1	0,0
Achats de service de transport	19,8	18,3	19	18,7	17,9	17,4	17,7	18,9	19,2	19,2	19,2
Variation (\$)		-1,5	0,7	-0,3	-0,8	-0,5	0,3	1,2	0,3	0,0	0,0
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	-5,9	-5,2	-4,4	-4	-3,6	-3,3	-0,7	-0,6	-0,7	-0,4	-0,4
Variation (\$)		0,7	0,8	0,4	0,4	0,3	2,6	0,1	-0,1	0,3	0,0