

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS No 1 DE HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE ET HYDRO-
QUÉBEC DISTRIBUTION (HQTd) À AHQ-ARQ RELATIVE À LA DEMANDE
D'ÉTABLISSEMENT D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE ASSURANT LA
RÉALISATION DE GAINS D'EFFICIENCE PAR LE DISTRIBUTEUR D'ÉLECTRICITÉ ET LE
TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ**

Questions de HQTd

**1. Préambule :
C-AHQ-ARQ-0014
Mémoire, p. 9**

*« Les préoccupations suivantes s'appliquent aux tarifs du Distributeur:
[...]
9. Le peu d'incitatif pour réduire les coûts liés à des événements jugés
exceptionnels²⁵. »*

Note 25 : Voir notamment R-3905-2014 (Phase 2), C-AHQ-ARQ-0029

- a. À quelle page de la référence (note 25), l'AHQ-ARQ fait-elle
référence au peu d'incitatifs à réduire les coûts liés à des
événements exceptionnels ?**

Réponse :

**Le principe du peu d'incitatif est mentionné spécifiquement aux pages 15 et 16 du
mémoire cité à la note 25 du préambule.**

**Toutefois, l'AHQ-ARQ ajoute qu'un tel principe est inhérent à l'ensemble du
mémoire de ladite référence. C'est un principe qui s'applique à tout coût dont la
facture est complètement transmise à la clientèle par un compte d'écart particulier
comme ce serait le cas lors d'événements imprévisibles en réseaux autonomes
comme ceux prévus dans le cadre du dossier R-3905-2014 (Phase 2).**

**Par ailleurs, l'établissement d'un seuil au-delà duquel les coûts d'un événement
imprévisible pourraient être complètement remboursés (comme le seuil de 15 M\$
découlant de la décision D-2015-150) ne fournit pas d'incitatif, au contraire, à
réduire les coûts sous ce seuil lorsque ceux-ci s'en approchent.**

**Les modalités pourront être précisées lors de la phase 3 du présent dossier, mais
l'AHQ-ARQ soumet qu'une méthode avec une franchise à assumer par le
Distributeur serait plus appropriée pour éviter la discontinuité qui peut être
observée avec un seuil comme celui mentionné plus haut.**

À titre d'exemple, avec un seuil de 15 M\$, un coût de 14,9 M\$ serait totalement assumé par le Distributeur alors qu'un coût de 15,1 M\$ serait totalement assumé par la clientèle. Avec une franchise, les premiers 15 M\$ (ou autre montant déterminé) seraient plutôt assumés par le Distributeur et l'excédent serait assumé par la clientèle, éliminant ainsi la discontinuité importante créée par un seuil. Une telle franchise pourrait s'appliquer individuellement pour chaque événement et/ou pour un total annuel, en fonction des risques d'affaires déjà couverts par le risque d'affaires global de l'entreprise.

- b. Veuillez confirmer que la Régie a, dans sa décision D-2015-150, autorisé la création d'un CER pour couvrir les coûts liés à des événements exceptionnels imprévisibles.

Réponse :

L'AHQ-ARQ s'en remet au texte de la décision D-2015-150 de la Régie qui énonce ce qui suit en ce qui a trait aux réseaux autonomes seulement¹ :

« [...] la Régie autorise le Distributeur à mettre en place un mécanisme de récupération des coûts liés à des événements imprévisibles afin de couvrir les risques liés à l'utilisation des combustibles dans les réseaux autonomes dont leur déversement lors de leur transbordement et de leur manutention. Elle autorise, en conséquence, la création d'un compte d'écarts hors base de tarification afin d'y verser les coûts liés à de tels événements, en deçà de 50 M\$, en vue de leur disposition ultérieure dans les tarifs. Elle fixe à 15 M\$ par événement le seuil minimum des coûts à être inclus dans le compte d'écarts hors base de tarification. » (Nous soulignons)

¹ D-2015-150, dossier R-3905-2014 Phase 2, page 18, paragraphe 69.

2. Préambule :
C-AHQ-ARQ-0014
Mémoire, p. 13

*« L’AHQ-ARQ est d’accord avec une telle approche, toujours avec les réserves émises par le rapport de PEG (pages 101 à 104) dont notamment celles portant sur l’inclusion de quelques projets d’investissements seulement dans le facteur Y.
»*

- a. **L’intervenant a-t-il analysé les impacts, sur la fiabilité, la disponibilité et la sécurité du réseau de transport, de n’inclure que quelques projets d’investissement dans le facteur Y, advenant le cas où le Transporteur serait soumis à une approche de type « I-X » ?**

Réponse :

L’AHQ-ARQ n’a pas procédé à de telles analyses détaillées et elle considère qu’il appartiendra au Transporteur de le faire pour justifier les projets d’investissement exceptionnels qu’il voudra inclure dans le facteur Y.

Toutefois, l’AHQ-ARQ constate qu’au cours des 6 dernières années, avec la relative stabilité des dépenses d’amortissements², le Transporteur a démontré qu’il pouvait rencontrer et même parfois largement dépasser les critères et objectifs qu’il s’est fixés en termes de fiabilité, de disponibilité et de sécurité du réseau de transport³.

² C-HQT-HQD-0023, HQT-D-2, document 1, page 19, figure 11.

³ Voir notamment R-3934-2015, C-AHQ-ARQ-0010, pages 20 à 23.

3. Préambule :
C-AHQ-ARQ-0014
Mémoire, p. 13

« Les rapports de Concentric (pages 14 et 22) et de PEG (page 104) préconisent l'utilisation de facteurs Z pour les événements exceptionnels, tout comme l'AHQ-ARQ, et ce, autant pour le Distributeur que le Transporteur.

Toutefois, l'AHQ-ARQ souligne que les réserves émises par le rapport de PEG (page 104) devraient être prises en compte dans la détermination des événements à faire partie du facteur Z :

« For both companies, some hard to foresee costs warrant consideration for Z factor treatment. Eligibility for Z factor treatment should be limited. Materially thresholds should be high, and pertain to each incident so that the utility is not incentivized to compile numerous small incidents. » (Nous soulignons)

- a. Veuillez préciser les raisons pour lesquelles les coûts liés à des événements exceptionnels et hors du contrôle du Distributeur et du Transporteur, selon le cas, ne devraient pas être totalement intégrés dans les tarifs.**

Réponse :

Ce sont des raisons qui découlent du mémoire de l'AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0014) et des rapports d'Elenchus (A-0005) et de PEG (C-AQCIE-CIFQ-0025) et qui peuvent être résumées ainsi :

- **La difficulté de définir ce qui est de nature imprévue et exceptionnelle et totalement hors du contrôle du Distributeur et du Transporteur et la lourdeur réglementaire qui pourrait en découler;**
- **Le peu d'incitatif à réduire de tels coûts s'ils sont totalement intégrés dans les tarifs;**
- **La possibilité que des ajustements autorisés comme les facteurs Y et Z permettent aux services publics d'exploiter les failles du régime⁴;**
- **L'expérience des experts d'Elenchus et de PEG en la matière;**
- **Les risques d'affaires déjà couverts par le risque d'affaires global de l'entreprise.**

⁴ A-0005, page 49.

Question de Concentric Energy Advisors

4. Préambule :
i) C-AHQ-ARQ-0014
Mémoire, p. 11

« Pour le Transporteur, le rapport PEG préconise aussi un plafonnement du revenu (pages 96 et 97) alors que le rapport Concentric (pages 6 et 21) préconise plutôt une approche modulaire (« building block ») qui s'apparente à ce que le rapport de PEG (pages 14 à 19, 97 et 98) qualifie d'une approche par prévisions³². » (référence omise)

ii) C-AHQ-ARQ-0014
Mémoire, p. 19

Extrait du Tableau 2

Caractéristique	AHQ-ARQ	PEG	Concentric
Type de MRI	Plafonnement du revenu	Plafonnement du revenu	Approche modulaire

- a. Is the AHQ-ARQ aware that a building block (or forecast) approach can be used to set a revenue cap, just as an I-X approach?**

Réponse:

L'AHQ-ARQ est consciente que l'approche modulaire permet de déterminer un revenu maximum admissible tel que mentionné dans le rapport d'Elenchus⁵:

« Le cadre réglementaire qui régit les transporteurs repose sur une approche modulaire fondée sur les prévisions du coût de service au cours d'une période d'application. Cette approche modulaire permet de calculer le revenu maximal admissible qu'un fournisseur de services de transport peut réaliser au cours de la période d'application, calculé comme étant la somme du rendement sur le capital, du remboursement du capital (c.-à-d. amortissement), et des dépenses d'exploitation et d'entretien (y compris les frais d'administration). » (Nous soulignons)

⁵ A-0005, page A-68.

Toutefois, il n'en demeure pas moins que l'approche modulaire est fondée sur les prévisions du coût de service comme la réglementation actuelle et est différente de la méthode de plafonnement de revenu du type « I – X » préconisée par l'AHQ-ARQ.
