

**RÉGIE - ÉTABLISSEMENT D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE  
ASSURANT LA RÉALISATION DE GAINS D'EFFICIENCE PAR LE DISTRIBUTEUR  
ET LE TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ**

**DOSSIER : R-3897-2014**

**PREUVE AMENDÉE DE**

**ENERGY BROOKFIELD MARKETING S.E.C.  
(« EBM »)**

**PRÉSENTÉE À LA  
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

**LE 24 FÉVRIER 2017**

## TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION .....	3
II.	LE NOMBRE DE MRIs PROPOSÉS.....	5
III.	LES CARACTÉRISTIQUES D'UN MRI.....	6
IV.	LE TYPE DE MRI PROPOSÉ PAR EBM .....	8
V.	CRITIQUE DU TYPE DE MRI PROPOSÉ PAR LE TRANSPORTEUR.....	11
	i. La proposition du Transporteur : un MRI de type « hybride » .....	11
	ii. La proposition du Transporteur n'est pas un véritable MRI selon les exigences de la Loi.....	12
	iii. La proposition du Transporteur ne rencontre pas l'objectif d'allégement réglementaire fixé par la Loi .....	14
	iv. L'absence d'études de productivité pour établir le facteur X.....	15
	v. Le recours au « facteur K » : une alternative aux préoccupations alléguées du Transporteur .....	17
VI.	LES INDICATEURS DE PERFORMANCE .....	19
VII.	LA PROCÉDURE D'APPLICATION DU MRI.....	20
VIII.	CONCLUSION .....	22

## I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la décision D-2014-033 dans le dossier R-3842-2013, la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») a décidé que l'adoption d'un mécanisme de traitement des écarts de rendement ne constituait pas un mécanisme de réglementation incitative (« **MRI** ») permettant de respecter les exigences de l'article 48.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, RLRQ, c. R-6.01 (la « **Loi** »).

Tel qu'indiqué dans cette décision et dans son avis du 28 août 2014 initiant le présent dossier<sup>1</sup>, l'intention de la Régie est la mise en place d'un MRI en vue de la réalisation de gains d'efficacité par le Distributeur et le Transporteur.

Les experts mandatés par la Régie, Elenchus Research Associates Inc. (« **Elenchus** »), mentionnent qu'il y a des avantages certains aux mécanismes de réglementation incitative<sup>2</sup> :

*« There is an extensive academic literature that explores the strengths and weaknesses of both traditional cost of service and contemporary IR/PBR regulation. This literature highlights the conceptual advantages of incentive based methodologies as well as the practical challenges of implementing IR/PBR regimes. Nevertheless, there appears to be broad acceptance that while IR/PBR regimes have yet to be perfected, they can be superior to traditional COS regulation as a means of streamlining the regulatory process and better aligning the interests of utilities with their customers.*

*In general, the goal of IR/PBR is to embed explicit incentives into the regulatory regime that motivate utilities to become more productive so that costs will be reduced while service quality will be responsive to consumer expectations. The ideal is that regulated utilities would be as focused on operational efficiency and customer satisfaction as firms operating successfully in a competitive environment.* »

(Nos soulignés)

Les experts d'Elenchus ont, lors de l'audience du 27 mai 2015, indiqué que les MRIs tentent de répondre à certaines problématiques constatées liées à l'utilisation d'une réglementation basée sur le coût de service<sup>3</sup> :

*« The first states: all regulated regimes have incentives, often implicit. That was the concern with traditional cost of service regulation. Cost passthrough provides incentives for excess in spending, and it can discourage innovation. The reason is that given the cost uncertainties, and when a regulated utility goes into a year, the cost, the amount that was spent is never known for sure; there's some uncertainty there. So it is optimal, from a company's perspective, to budget high, to make sure*

---

<sup>1</sup> A-0001.

<sup>2</sup> A-0003, p. 15.

<sup>3</sup> A-0014, n.s. de l'audience du 27 mai 2015, volume 1, p. 20, l. 25, p. 21 et p. 22, l. 1.

that the budget that is approved and the rates are sufficient to cover the costs, given the uncertainty.

But you want to maintain the credibility that you actually needed that money. So there's also often an incentive to spend it or to lose it, as the phrase often goes. So it's really just a safety thing that is an incentive. Shareholder owned utilities also have a strong incentive for profit: the profit they earn comes from the return on equity.

That means that in the literature, it's clearly identified that there is an incentive to overinvest in capital. The regulators, as we go through all jurisdictions, the regulators introduce PBR because they identified those concerns. »

(Nos soulignés)

L'expert de Pacific Economic Group Research LLC (« **PEG** ») énonce aussi des incitatifs similaires dans son rapport révisé à l'encontre de la méthode traditionnelle de la réglementation basée sur le coût de service<sup>4</sup>.

De façon spécifique à l'égard de la situation du Québec, il est arrivé à la conclusion suivante<sup>5</sup> :

*« HQD and HQT operate under a system of frequent rate cases that involves weak cost containment incentives, chronic overearning, and unnecessarily high regulatory cost. There is a strong incentive for each division to grow its rate base. This is a serious concern in capital-intensive businesses like power T&D. »*

Il y a donc de réels avantages à mettre en place une nouvelle forme de réglementation basée sur la performance.

Par ailleurs, tel que le mentionnaient les experts d'Elenchus<sup>6</sup>, la détermination du MRI approprié dépend du contexte. Aussi, nous notons à la lumière des exemples de MRIs étudiés dans le rapport d'Elenchus que le mécanisme retenu sera clairement appelé à évoluer dans le temps.

C'est dans ce contexte et à la lumière des informations dont elle dispose à ce jour qu'EBM soumet à la Régie différents éléments à prendre en considération dans le cadre de la phase 1 de ce dossier visant à déterminer les caractéristiques et les composantes d'un futur MRI pour le Transporteur.

---

<sup>4</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 5 à 7.

<sup>5</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 98.

<sup>6</sup> A-0012, p. 1 (page 2 de la présentation Power Point).

## II. LE NOMBRE DE MRIs PROPOSÉS

Dans son rapport, Elenchus a analysé l'application de la réglementation axée sur la performance (« PBR ») ou MRI dans différentes juridictions. Elenchus fait état de trois juridictions où l'option retenue était « *specifically tailored to apply to electric transmitters* »<sup>7</sup>. Dans le cas de ces trois juridictions, deux MRIs distincts ont été adoptés, l'un pour la portion distribution et l'autre pour la portion transport. On peut lire ce qui suit à la page 9 du rapport d'Elenchus à ce sujet<sup>8</sup> :

*« While the focus of sections 7 through 9 is on the PBR regimes that are used for transmitters, these sections include some discussion of the regimes used for distributors. The tailoring of PBR to apply specifically to distributors and transmitters by these regulators is relevant to the issues being addressed by the Régie which is examining regulatory models that could be used for both the Transmission and Distribution divisions of Hydro Quebec. »*

(Nos soulignés)

Lors de l'audience du 27 mai 2015, les experts d'Elenchus ont indiqué qu'à l'égard de ces trois juridictions, l'approche d'avoir des MRIs distincts était certainement en lien avec les structures de coûts différentes et qu'il y avait des avantages à traiter séparément la distribution du transport<sup>9</sup> :

*« Q. [63] I think you already touched on that in your previous answer but can you explain why in those three different jurisdictions, they have distinct PBRs for transmission and for distributors? »*

*A. The simplest reason that I can see is because the cost structures are different. That... and what was observed, I think it's in the U.K., I believe, was that under a price-cap, there was an incentive to increase volume throughput. And this is at a time when the government and the regulators were pursuing conservation. And so that was working against the conservation objective because if you increase throughput on a price-cap regime, you increase your profits significantly. And they said, the cost weren't changing. They're just bumping up throughput. We don't want them bumping up throughput. Costs don't change, let's do revenue-cap.*

*Q. [64] And do you think that there are advantages in separating both transmission and distribution as far as implementing a PBR?*

*A. I've not thought about that question in the Québec context but for the jurisdictions we've covered, it seems like the natural and appropriate thing to do, to treat them differently. »*

(Nos soulignés)

---

<sup>7</sup> A-0003, p. 8.

<sup>8</sup> A-0003, p. 9.

<sup>9</sup> A-0004, n.s. de l'audience du 27 mai 2015, volume 1, p. 81, l. 22 et p. 82, l. 21.

Sans nécessairement adresser directement la question de l'opportunité d'avoir un ou deux MRIs, les experts d'Hydro-Québec de chez Concentric Energy Advisors Inc. (« **Concentric** ») traitent distinctement les divisions distribution et transport dans la version révisée de leur rapport portant sur les caractéristiques des MRIs du Transporteur et du Distributeur<sup>10</sup>, tandis que leur rapport préparé pour le Transporteur en date du 30 septembre 2016 porte spécifiquement sur les caractéristiques du MRI du Transporteur<sup>11</sup>.

L'expert de PEG, quant à lui, considère spécifiquement qu'il y a lieu de développer deux MRIs séparés, l'un pour le Distributeur et l'autre pour le Transporteur<sup>12</sup>.

À la lumière de ce qui précède, nous sommes d'avis que la Régie devrait conclure à l'établissement de MRIs différents pour le Distributeur et le Transporteur.

Pour sa part, EBM émettra des commentaires de façon plus spécifique à l'égard des caractéristiques du MRI proposé par le Transporteur.

### **III. LES CARACTÉRISTIQUES D'UN MRI**

Les experts d'Elenchus affirment que la première démarche à effectuer dans la mise en place d'un MRI est de déterminer clairement les objectifs du mécanisme<sup>13</sup>.

Dans la décision procédurale D-2015-103, la Régie indiquait ce qui suit<sup>14</sup> :

*« [18] La Régie précisait alors que le but de la phase 1 serait de déterminer les caractéristiques d'un MRI, c'est-à-dire identifier les éléments qui vont le composer. Ces caractéristiques découlent des objectifs de la Loi et permettent de les atteindre. Enfin, lorsque cela est possible, elles doivent être mesurables. »*

(Nos soulignés)

---

<sup>10</sup> C-HQT-HQD-0094.

<sup>11</sup> C-HQT-HQD-0095.

<sup>12</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 75 et 101.

<sup>13</sup> A-0003, p. 1 et 15.

<sup>14</sup> D-2015-103, par. 18.

L'article 48.1 de la Loi prévoit que le MRI doit poursuivre certains objectifs ou caractéristiques :

*« 48.1. La Régie établit un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité.*

*Ce mécanisme doit poursuivre les objectifs suivants:*

*1° l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service;*

*2° une 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 d'électricité et les tarifs du distributeur d'électricité applicables à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs. »*

La Régie, dans le cadre de l'analyse de l'interprétation de l'article 48.1 de la Loi, a considéré s'il devait y avoir d'autres objectifs que ceux décrits à cet article.

La Régie a conclu dans la décision D-2015-169 que la liste d'objectifs énumérés à l'article 48.1 de la Loi était exhaustive<sup>15</sup> :

*« [56] La Régie devra effectivement tenir compte de l'article 5 de la Loi dans la réalisation du mandat que lui a confié le législateur à l'article 48.1. Toutefois, cet article ne peut servir de fondement à l'ajout d'objectifs additionnels à ceux précisés à cet article. À cet égard, la Régie fait siens les propos d'EBM lorsqu'elle mentionne que l'article 5 doit être pris en considération dans le cadre de l'application des objectifs énoncés à l'article 48.1, mais ne devrait pas permettre d'ajouter des critères non spécifiés.*

*[57] En somme, la Régie est d'avis que les objectifs énumérés au deuxième alinéa de l'article 48.1 sont exhaustifs. Toutefois, elle doit les interpréter de façon large et libérale, en tenant compte, notamment, du contexte de réalisation de gains d'efficience, de l'article 5 de la Loi et des dispositions du chapitre IV de la Loi, afin de permettre la réalisation de l'objet de l'article 48.1. »*

(Nos soulignés)

À la lumière de ce qui précède, nous soumettons que les objectifs/caractéristiques décrits à l'article 48.1 de la Loi devraient être ceux spécifiquement considérés dans le cadre de l'élaboration d'un MRI pour le Transporteur.

---

<sup>15</sup> D-2015-169, par. 56 et 57.

#### IV. LE TYPE DE MRI PROPOSÉ PAR EBM

EBM n'entend pas commenter tous les éléments pouvant composer le MRI proposé par le Transporteur, mais détaille ci-après certains des éléments principaux du MRI à être considérés.

À ce stade-ci du dossier, EBM supporte l'établissement d'un MRI préconisant un plafonnement des revenus requis faisant appel à un facteur d'indexation, le tout sous réserve des valeurs paramétriques à être déterminées dans les autres phases du dossier. Conformément à ce qui précède, EBM est d'accord avec la formule paramétrique d'indexation décrite au rapport révisé de l'expert de PEG qui se lit comme suit<sup>16</sup> :

$$\begin{aligned} & \text{« An index-based revenue cap for HQT would have the general form} \\ & \text{growth Revenue}_{HQT} = \text{Inflation} - X + \text{growth Scale}_{HQT} + Y + Z \\ & X = \text{Base Productivity Trend}_{Transmission} + \text{Stretch Factor} \text{ »} \end{aligned}$$

EBM est aussi disposée à considérer des facteurs d'exclusions ou exogènes pour établir les paramètres Y et Z dans la formule décrite au rapport révisé de l'expert de PEG dans la mesure où les paramètres à considérer comme étant imprévisibles (généralement appelées « facteurs Z » dans le cadre de l'application classique d'une formule de type « I-X ») ou hors du contrôle du Transporteur (généralement appelés « facteurs Y » dans le cadre de l'application classique d'une formule de type « I-X ») sont clairement établis et décrits avant la mise en place d'un MRI.

EBM est favorable à la mise en place d'un mécanisme de partage des gains d'efficience conformément aux caractéristiques de l'article 48.1 de la Loi. Selon les informations dont nous disposons, nous préconisons, à ce stade-ci, un mode de partage asymétrique en faveur des clients selon le principe proposé par Hydro-Québec dans le dossier R-3842-2013 et approuvé par la Régie dans la décision D-2014-033. Dans l'application de ce mécanisme de partage, pour que le Transporteur puisse bénéficier de sa part des gains de productivité annuels, il y aurait lieu de considérer le respect par le Transporteur des indicateurs de performance qui auront été retenus avec une pondération adéquate pour ses différentes catégories de clients, incluant ceux de point à point.

EBM désire préciser qu'advenant que la Régie ne retienne pas un mécanisme de partage annuel, il serait impératif de mettre en place un mécanisme prévoyant une forme de pénalité lors du non-respect de certaines limites d'interruption prédéterminées en terme de fréquence et de durée.

---

<sup>16</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 106.



Tel qu'indiqué par l'expert de PEG dans son rapport révisé, EBM propose également une période d'application de quatre (4) ans<sup>17</sup>, mais avec une procédure de fermeture et de vérification annuelle, au moins pour les premières années d'application, sans mettre de côté les procédures réglementaires qui peuvent être requises pour les modifications des conditions de service de transport par le biais des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « **Tarifs et conditions** »). Nous y reviendrons à la section VII sous le titre « La procédure d'application du MRI ».

Nous sommes également d'accord qu'afin de garantir que cette formule paramétrique soit juste, prévisible et fiable, il y aura lieu de procéder à une étude de productivité multifactorielle (avec tant les données internes d'Hydro-Québec que les données d'autres services publics comparables) et une étude de « benchmarking » en phase 2 de cette audience pour déterminer le facteur de productivité (le « facteur X »).

Tel que le soulignent les experts d'Elenchus, ces études sont souvent utilisées afin de déterminer la productivité<sup>18</sup>. L'expert de PEG reconnaît lui aussi la nécessité de procéder à une étude de productivité multifactorielle dans son rapport révisé<sup>19</sup> :

*« Broad regional or national peer groups are commonly used to establish the base productivity trend. It is generally necessary for the regulator to develop an independent view of the appropriate index formula by commissioning an independent productivity study. These studies can be managed by the Commission or intervenors. The former approach has been used in Ontario whereas the latter approach has been used in British Columbia. While controversy is common concerning peer groups or productivity measurement methods, the base productivity trends chosen by North American regulators have tended to be in the [0-1%] range. »*

(Nos soulignés)

Cet expert affirme que l'étude de « benchmarking » est également généralement requise et il recommande de procéder aux deux études en phase 2 du présent dossier en ce qui a trait au MRI du Transporteur<sup>20</sup> :

*« Attachment HQT-D-PEG 20 provided summaries of econometric studies of power transmission costs in the public domain. The studies we documented were undertaken for various purposes including statistical benchmarking and the estimation of scale economies. None of the studies were intended to produce weights for a multidimensional index of transmission operating scale, and none have results that would be satisfactory for this purpose. Our survey nonetheless demonstrates that econometric models of power transmission cost have been developed on numerous occasions and published in respected venues.*

<sup>17</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 117.

<sup>18</sup> A-0003, p. 65 et 69.

<sup>19</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 21.

<sup>20</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 107 et 108.

*The studies in our survey include one in the International Handbook on the Economics of Energy which PEG personnel prepared. We have also performed an econometric study of transmission cost drivers for a large Canadian transmission utility. This study is not in the public domain.*

*Transmission productivity research can provide the foundation for an X factor for HQT. It is also useful in the design of index-based escalators for O&M revenue and of index-based forecasts of O&M expenses in forecasted ARMs. Trends in the O&M, capital, and multifactor productivity of transmission utilities should all be addressed in this study.*

*The Phase 2 study should, if HQT's data permits, consider the division's productivity trends as well as the trends for a large sample of investor-owned US power transmission utilities. The suitability of HQT's data for such an exercise is uncertain. The Phase 2 study should also consider appropriate inflation measures for an index-based ARM for Québec transmission. Finally, the study should survey transmission productivity studies from respected sources in the academic literature and regulatory proceedings.*

*We also encourage the Régie to commission an independent statistical cost benchmarking study of HQT that can be useful in setting its stretch factor. Econometric work needed for the productivity research reduces the incremental cost of a benchmarking study. We have prepared transnational econometric transmission cost benchmarking studies based on US data for two Australian utilities. »*

(Nos soulignés)

L'expert de PEG, dans son rapport révisé, ajoute ce qui suit au niveau de la procédure d'approbation du MRI<sup>21</sup> :

*« MRPs reduce regulatory cost chiefly by reducing the frequency of rate cases. Development of plans that can successfully replace several years of rate cases nonetheless involves sizable regulatory cost. Extra "startup" costs can be expected in early MRP cycles. It is unwise to slash rate case costs and typical MRP development costs, especially in a first generation plan.*

*We therefore hope that the Régie is prepared to make a sizable investment in this proceeding to develop new approaches to T&D regulation. In addition to independent productivity trend studies, there should be statistical benchmarking studies of each division's recent historical costs and the costs forecasted for the 2017 test year. The Régie should also consider hiring independent engineering consultants or developing additional in house expertise to develop better independent views of the capex requirements of the two divisions. »*

(Nos soulignés)

---

<sup>21</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 118.

Nous soumettons donc que la Régie devrait requérir que de telles études soient effectuées en phase 2. La Régie pourrait mandater un expert indépendant pour se faire ou devrait autoriser les intervenants à retenir les services d'un expert indépendant.

Aussi, en transmettant les données à un expert indépendant (en mettant en place des mécanismes pour assurer la confidentialité des données, le cas échéant, selon les règles établies par la Régie), cela éviterait les problématiques liées au caractère commercial et sensible des informations, motifs qui pourraient être invoqués par le Hydro-Québec pour refuser de donner suite à des demandes de renseignements.

## **V. CRITIQUE DU TYPE DE MRI PROPOSÉ PAR LE TRANSPORTEUR**

### **i. La proposition du Transporteur : un MRI de type « hybride »**

Le Transporteur a revu les caractéristiques proposées de son MRI. Ce dernier propose désormais une approche de MRI de type « hybride » selon laquelle une partie de la composante « charges nettes d'exploitation » (« **CNE** ») est assujettie à une formule indexée de type « I-X », alors que les autres composantes des revenus requis, essentiellement associées aux investissements, demeurerait déterminées annuellement « *en fonction du cadre réglementaire actuel dans lequel évolue le Transporteur* »<sup>22</sup>. En fait, en pratique, les composantes suivantes des revenus requis seraient, en vertu de la proposition du Transporteur, déterminées par le biais du coût de service : « autres composantes<sup>23</sup> », éléments « exogènes » (le « **facteur Z** »)<sup>24</sup> et les éléments de suivis particuliers (« **ESP** »)<sup>25</sup>.

De manière plus précise, les « autres composantes » des revenus requis seraient constituées des « composantes de base » et des « comptes d'écart et de report » (« **CER** »)<sup>26</sup>. En ce qui concerne le « Rendement sur la base de tarification », soit un des éléments faisant partie des « composantes de base », EBM comprend de la proposition du Transporteur que cet élément représente, entre autres choses, les coûts des investissements autorisés par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi ainsi que les mises en service associées à ces coûts et leur intégration à la base de tarification<sup>27</sup>.

---

<sup>22</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 8.

<sup>23</sup> C-HQT-HQD-0112, p. 10 et 11 : les « autres composantes » étant constituées de (1) rendement sur la base de tarification, (2) achats de services de transports, (3) amortissement, (4) taxes, (5) autres revenus de facturation interne, (6) frais corporatifs, (7) intérêts reliés au remboursement gouvernemental, (8) compte d'écart pour coût de retraite et (9) compte d'écart pour pénalités liées aux services de projets non autorisés.

<sup>24</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 10 : selon le Transporteur, les événements suivants pourraient être traités comme des facteurs exogènes : (1) événements climatiques extrêmes, (2) bris majeurs, (3) demandes non prévues de clients, (4) décrets gouvernementaux, (5) décisions de la Régie et (6) exigences légales et réglementaires (autorité gouvernementale et organismes réglementaires).

<sup>25</sup> C-HQT-HQD-0115, p. 9.

<sup>26</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 9.

<sup>27</sup> C-HQT-HQD-0108, p. 8.

Quant aux CNE, ces dernières seraient déterminées la première année sur la base du coût de service et en fonction de la formule paramétrique ci-après pour les deux années suivantes<sup>28</sup> :

$$CNE_{t+1} = [CNE_t - \text{Éléments de suivi particuliers}_t(ESP)] * [1 + (\text{Inflation}_{t+1}(I) - \text{Productivité}(X))] + \\ \text{Facteur de croissance}_{t+1}(C) + \text{Ajustement pour la maintenance liée à la pérennité}_{t+1}(P) + \\ \text{Ajustement pour les activités récurrentes}_{t+1}(A) + \\ \text{Ajustement pour les éléments de suivi particuliers}_{t+1}(ESP)$$

Au final, suite à la réponse à la question 2.1 de la Régie fournie par le Transporteur dans le cadre de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie, nous comprenons que la formule proposée par le Transporteur pour établir les revenus requis au temps t+1 serait la suivante<sup>29</sup> :

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

## ii. La proposition du Transporteur n'est pas un véritable MRI selon les exigences de la Loi

Il ressort du MRI proposé par le Transporteur qu'une portion importante des revenus requis demeure toujours assujettie à la méthode du coût de service.

Tel que le mentionne le Transporteur en réponse à la question 1.3 de la Régie soumise dans le cadre de sa demande de renseignements numéro 3, pour l'année témoin 2017, les composantes des revenus requis qui seraient couvertes par la formule de type « I-X » ne représenteraient que 23% du total des revenus requis, soit 750 M\$ sur 3 297 M\$<sup>30</sup>. Ce pourcentage inclut le facteur de croissance (« **facteur C** ») ainsi que les ajustements pour la maintenance (« **facteur P** ») et pour les activités récurrentes (« **facteur A** »). Par conséquent, il est permis de croire qu'au final la proportion des composantes des revenus réellement couvertes par la formule de type « I-X » serait inférieure à 23%.

Tel que mentionné précédemment, les autres composantes des revenus requis associées aux investissements demeureraient, en vertu du MRI proposé par le Transporteur, déterminées annuellement en fonction du cadre réglementaire actuel dans lequel évolue le Transporteur, soit en fonction du coût de service. Or, l'établissement d'un MRI en transport devrait viser notamment à contrôler la question des investissements qui pourraient ne pas être requis sans compter que l'un des objectifs du MRI est justement de s'assurer de réduire les coûts ou à tout le moins à réaliser des gains d'efficacité. En d'autres termes, le MRI proposé par le Transporteur n'enverrait, à notre avis, aucun signal au Transporteur pour l'inciter à être plus performant, notamment en ce qui a trait au contrôle de ses investissements. Ce type de MRI ne

<sup>28</sup> C-HQT-HQD-0097 p. 8.

<sup>29</sup> C-HQT-HQD-0112, p. 10.

<sup>30</sup> C-HQT-HQD-0112, p. 8 et 9.

répondrait pas, de l'avis d'EBM, aux problématiques constatées par les experts d'Elenchus liées à l'utilisation d'une réglementation basée sur le coût de service<sup>31</sup> :

*« The first states: all regulated regimes have incentives, often implicit. That was the concern with traditional cost of service regulation. Cost passthrough provides incentives for excess in spending, and it can discourage innovation. The reason is that given the cost uncertainties, and when a regulated utility goes into a year, the cost, the amount that was spent is never known for sure; there's some uncertainty there. So it is optimal, from a company's perspective, to budget high, to make sure that the budget that is approved and the rates are sufficient to cover the costs, given the uncertainty.*

*But you want to maintain the credibility that you actually needed that money. So there's also often an incentive to spend it or to lose it, as the phrase often goes. So it's really just a safety thing that is an incentive. Shareholder owned utilities also have a strong incentive for profit; the profit they earn comes from the return on equity.*

*That means that in the literature, it's clearly identified that there is an incentive to overinvest in capital. The regulators, as we go through all jurisdictions, the regulators introduce PBR because they identified those concerns.* »

(Nos soulignés)

Cette problématique a également été soulevée par l'expert de PEG dans son rapport révisé<sup>32</sup> :

*« HQD and HQT operate under a system of frequent rate cases that involves weak cost containment incentives, chronic overearning, and unnecessarily high regulatory cost. There is a strong incentive for each division to grow its rate base. This is a serious concern in capital-intensive businesses like power T&D. »*

Par conséquent, EBM est d'avis que toute formule paramétrique ayant automatiquement recours à la méthode du coût de service pour la détermination d'une portion importante des revenus requis aurait comme effet de réduire les incitatifs à la réalisation de gains d'efficience par la performance du Transporteur, ce qui serait contraire aux deux premiers objectifs de l'article 48.1 de la Loi, à savoir l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service et une réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et, selon le cas, au Distributeur ou au Transporteur.

Par ailleurs, EBM est également d'avis qu'un tel recours automatique à la méthode du coût de service pour une portion aussi importante des revenus requis ne rencontrerait pas le troisième objectif de l'article 48.1 de la Loi, à savoir l'allégement réglementaire du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du Transporteur, tel que plus amplement discuté ci-après.

<sup>31</sup> A-0014, n.s. de l'audience du 27 mai 2015, volume 1, p. 20, l. 25, p. 21 et p. 22, l. 1.

<sup>32</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 98.

### iii. La proposition du Transporteur ne rencontre pas l'objectif d'allégement réglementaire fixé par la Loi

Nous sommes d'avis qu'un MRI dont plusieurs composantes des revenus requis demeureraient assujetties à la méthode du coût de service ne rencontrerait pas le troisième objectif de l'article 48.1 de la Loi, à savoir l'allégement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du Transporteur. En effet, un MRI de type hybride tel que proposé par le Transporteur est, à notre avis, beaucoup trop complexe puisqu'une grande partie des revenus requis du Transporteur seraient encore déterminée selon la méthode du coût de service, ce qui aurait pour effet d'alourdir le processus envisagé.

À cet égard, nous sommes en désaccord avec la position du Transporteur qui souligne que l'objectif d'allégement réglementaire pourrait être atteint par le recours à une approche simple et par un processus d'établissement des tarifs annuels optimisés. Pour ce faire, le Transporteur propose le dépôt, sur une base annuelle et selon un format allégé à être déterminé par la Régie, des ajustements annuels des données nécessaires à la révision des tarifs, notamment les paramètres de la formule « I-X » (à l'exception du facteur X), mais également les composantes de base, les CER, les éléments exogènes ainsi que les besoins des services de transport<sup>33</sup>. Selon le Transporteur, le traitement allégé à être adopté par la Régie pourrait prendre la forme d'une procédure par voie de consultation<sup>34</sup>. Ainsi, selon la proposition du Transporteur, l'allégement réglementaire recherché par la Loi s'incarnerait en un dossier tarifaire complet ligne par ligne à tous les trois ans et, pour les années deux et trois, un dossier tarifaire prenant la forme d'un processus d'audience publique principalement sur dossier pour faire reconnaître les éléments exclus de la formule « I-X »<sup>35</sup>.

EBM s'explique mal cette proposition lorsqu'elle lit, sous la rubrique « Processus réglementaire » du complément de preuve du Transporteur demandé par la Régie, que les autres composantes des revenus requis (composantes de base et CER) demeureront déterminées annuellement en fonction du « *cadre réglementaire actuel dans lequel évolue le Transporteur* »<sup>36</sup>. Il en serait de même pour les éléments « exogènes » (facteur Z) et les ESP<sup>37</sup>. Par conséquent, le processus réglementaire proposé par le Transporteur « par voie de consultation » et visant à déterminer les autres composantes des revenus requis, les éléments exogènes et les ESP selon la méthode du coût de service demeure incertain pour EBM et doit être clarifié, notamment en regard de l'application et du respect des articles 25 et 48 de la Loi. En tout état de cause, l'allégement réglementaire ne devrait pas se faire au détriment d'un débat ouvert et transparent à l'égard de la détermination des coûts.

---

<sup>33</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 11.

<sup>34</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 11.

<sup>35</sup> C-HQT-HQD-0115, p. 7.

<sup>36</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 8 et 9.

<sup>37</sup> C-HQT-HQD-0115, p. 9.

Ceci dit et avec égards pour le Transporteur, qu'il s'agisse d'un format allégé à être déterminé par la Régie ou du processus réglementaire dans lequel évolue actuellement le Transporteur, nous sommes d'avis que dans les deux cas la proposition de MRI du Transporteur ne rencontre pas le troisième objectif de l'article 48.1 de la Loi.

De l'avis d'EBM, la formule paramétrique décrite au rapport de l'expert de PEG<sup>38</sup> rencontre l'objectif d'allégement réglementaire fixé par la Loi. En effet, pour être en mesure de réellement parler d'allégement réglementaire, EBM est d'avis qu'il est souhaitable d'éliminer le plus possible les paramètres ESP, P et A de toute formule de type « I-X » afin de ne conserver que les facteurs X, C, Y et Z utilisés plus couramment dans le cadre de l'application classique d'une formule de type « I-X », comme les autres experts au dossier le soulignent

#### **iv. L'absence d'études de productivité pour établir le facteur X**

En ce qui a trait au facteur X, le Transporteur propose toujours l'approche du jugement pour fixer ce facteur en se basant sur ses gains d'efficacité historiques et différents exercices de balisage<sup>39</sup>.

À cet égard, le MRI de type hybride proposé par le Transporteur ne prévoit aucune étude de productivité ou étude de « benchmarking » pour établir le facteur X.

Autant à la section 5 de la version révisée de leur rapport portant sur les caractéristiques des MRIs du Transporteur et du Distributeur<sup>40</sup> qu'aux pages 8 et 9 de leur rapport du 30 septembre 2016 portant spécifiquement sur les caractéristiques du MRI du Transporteur<sup>41</sup> et qu'à la page 9 du complément de preuve du Transporteur demandé par la Régie<sup>42</sup>, Concentric recommande de façon générale la méthodologie « Judgment » pour évaluer la mesure de productivité. Nous ne sommes pas d'accord avec cette approche. Nous croyons que la crédibilité et la justesse d'une évaluation de productivité reposent entièrement sur une méthodologie qui est objective, impartiale et mesurable. Il demeure incertain comment cette méthodologie « Judgment » pourrait accomplir ce but et comment la Régie pourrait être valablement éclairée afin de rendre une décision finale sans avoir accès à des indicateurs de performance fondés sur des études factuelles.

---

<sup>38</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 106.

<sup>39</sup> C-HQT-HQD-0097, p. 9.

<sup>40</sup> C-HQT-HQD-0094, p. 23 à 25.

<sup>41</sup> C-HQT-HQD-0095, p. 8 et 9.

<sup>42</sup> C-HQT-HQD-0108, p. 9.

Nous sommes également d'avis que cette approche basée sur le jugement n'aurait pas comme bénéfique d'alléger le processus réglementaire envisagé et d'en réduire les coûts, contrairement à ce que prétend Concentric dans son rapport portant sur les caractéristiques des MRIs du Transporteur et du Distributeur<sup>43</sup> :

*« Concentric therefore recommends that the Régie rely upon its judgment, with input from the parties, on setting the appropriate productivity factor for HQD. A benefit of this approach is the further streamlining of the hearings process through the avoidance of a costly, contentious and time-consuming Phase 2 focused on a TFP study. »*

Au contraire, une telle approche pourrait, à notre avis, résulter en une augmentation de débats contradictoires, des délais et donc des coûts.

Au sujet des études de « benchmarking », Concentric prétend que la problématique est principalement liée à la difficulté d'obtenir une collecte de données suffisantes auprès d'entités comparables à Hydro-Québec<sup>44</sup>. Toutefois, nous remarquons que le rapport d'Elenchus a clairement indiqué que malgré ce défi, la Norvège dans l'application de son MRI a réussi à effectuer des études de « benchmarking » avec 22 opérateurs de réseaux de transport d'électricité à l'échelle internationale (« Transmission System Operator ») pour garantir la bonne gestion du mécanisme de réglementation<sup>45</sup>.

De plus, le Transporteur effectue déjà volontairement ce genre d'études de productivité et de « benchmarking » dans le cadre des causes tarifaires pour justifier sa performance et les participants de ces études incluent déjà des entités américaines et canadiennes (voir à titre d'exemple les pièces B-0008 et B-0010 du dossier R-3934-2015).

L'expert de PEG, dans son rapport révisé, partage également cette position<sup>46</sup> :

*« Transmission productivity research can provide the foundation for an X factor for HQT. »*

Nous demandons donc que des études de productivité et de « benchmarking » similaires à ce qui est déjà effectué par le Transporteur dans le cadre des audiences tarifaires actuelles, mais avec les raffinements nécessaires à la mise en place d'un MRI soient incluses dans la conception et l'exécution du MRI et que leurs résultats soient vérifiés par un vérificateur indépendant.

Sans les études de productivité et de « benchmarking » indépendantes, accompagnées d'un processus de vérification crédible, la formule paramétrique d'indexation qui ne s'appliquerait qu'aux CNE ne permettrait pas d'établir de véritables gains de performance conformément à l'article 48.1 de la Loi.

---

<sup>43</sup> C-HQT-HQD-0094, p. 25.

<sup>44</sup> C-HQT-HQD-0094, p. 23.

<sup>45</sup> A-0003, p. 72.

<sup>46</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 107.



**v. Le recours au « facteur K » : une alternative aux préoccupations alléguées du Transporteur**

De l'avis d'EBM, ce n'est pas l'ensemble des investissements qui sont imprévisibles et/ou hors du contrôle du Transporteur. Selon nous, les investissements qui pourraient s'avérer imprévisibles et/ou hors du contrôle du Transporteur pourraient, de manière subsidiaire et afin de répondre aux préoccupations alléguées du Transporteur quant à l'ampleur et à la variabilité des coûts d'investissement, être pris en considération dans une formule paramétrique de type « I-X » par l'introduction d'un facteur additionnel, tel que le souligne Concentric en réponse à la question 10.3 de la Régie dans sa demande de renseignements numéro 3<sup>47</sup> :

*« 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. »*

(Nos soulignés)

Ainsi, selon EBM et de manière subsidiaire, la formule paramétrique de base qui pourrait être approuvée par la Régie pourrait ressembler à ceci :

$$RR_{t+1} = RR_t \times [1 + (I - X)] + C_{t+1} + Y_{t+1} + Z_{t+1} + K$$

L'établissement de critères permettant de considérer un facteur K pour traiter de certains investissements dans le cadre d'un dossier spécifique en ce sens, éviterait d'avoir recours à la méthode du coût de service de manière systématique chaque année.

À cet égard, nous croyons pertinent de souligner que le Transporteur, en réponse à la question 1.3 d'EBM soumise dans le cadre de sa demande de renseignements numéro 2, a identifié deux entités publiques, autres que des transporteurs, ayant recours à un facteur K, aussi appelé « capital tracker », pour couvrir une partie de leurs coûts en capital (« CAPEX »). Il ressort de ces exemples que ce n'est pas l'ensemble des CAPEX qui sont soumis à un facteur K, mais simplement ceux dont la nature est imprévisible ou hors de contrôle de l'entité publique<sup>48</sup> :

*« Concentric notes that hybrid mechanisms are discussed in the 2015 Elenchus Report commissioned by the Régie.*

*Furthermore, Fortis BC, for example, is currently operating under a revenue cap hybrid model, whereby OPEX is subject to a formula and some capital expenses are recovered through a capital tracker or K-factor. The K-factor is important because of the lumpy nature of capital additions and the growing need for infrastructure replacement. Fortis*

<sup>47</sup> C-HQT-HQD-0112, p. 29 et 30.

<sup>48</sup> C-HQT-HQD-0115, p. 3 et 4.

BC's plan also includes Z factors for unforeseen events, subject to Commission-determined materiality thresholds.

The Alberta generic MRI mechanism allows for recovery of certain capital expenses through trackers based on the principle that a capital tracker mechanism in a PBR plan is warranted in circumstances where the company can demonstrate that a necessary capital replacement project or capital project required by an external party cannot reasonably be expected to be recovered through the I-X mechanism. »

(Nos soulignés)

L'expert de PEG dans son rapport révisé semble également être favorable au recours à un facteur K lorsque certains critères d'éligibilité seraient rencontrés<sup>49</sup> :

« Capital cost trackers compensate utilities for the annual costs (e.g., depreciation, return on asset value, and taxes) that targeted capex gives rise to. They are sometimes used in MRPs to address capital cost surges that are difficult to address with an ARM.

[...]

The year-to-year growth of HQT's cost may vary materially from the gradual trend in revenue growth that would likely be provided by an index-based escalator. This situation could be addressed by a capital cost tracker for one or more major projects, already approved, that give rise to a cost surge.

[...]

#### Capital Cost Trackers

We do not believe that HQD needs a capital cost tracker in the first plan period. HQT, in contrast, might need the option of requesting tracker treatment for some projects if an index-based ARM is chosen. This proposed treatment would be similar to the Ontario Energy Board's Incremental Capital Module.

If the Régie permits either division to request capital cost trackers, the following design issues must be addressed.

Eligibility Requirements Capex eligible for tracker treatment should be strictly limited. The Commission should formulate clear eligibility guidelines. For example, capex should be more eligible for tracker treatment to the extent that it is large, extraordinary, and likely to prevent an efficient utility from attaining its allowed ROE on average during the plan period. »

(Nos soulignés)

---

<sup>49</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 43, 108, 110 et 111.

Par conséquent, EBM soumet à la Régie que dans l'éventualité où certains pourraient être sensibles aux préoccupations alléguées du Transporteur en matière d'investissement quant au risque associé aux variations possibles des prévisions des revenus requis sur l'horizon du plan, le recours à un facteur K, sujet à certains critères d'éligibilité à être déterminés dans une prochaine phase, pourrait être une alternative à considérer. Cette alternative respecterait, à notre avis, les objectifs fixés par l'article 48.1 de la Loi.

## **VI. LES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

En ce qui a trait aux indicateurs de performance, nous croyons que ceux-ci devraient être en lien avec les caractéristiques du MRI et qu'ils sont essentiels pour compléter la formule paramétrique à être adoptée par la Régie.

Ces indicateurs devraient permettre de s'assurer que la performance du Transporteur et ultimement les tarifs soient justes et raisonnables à l'égard de chaque catégorie de clients (charge locale et point à point). L'objectif est aussi de s'assurer que les indicateurs de performance permettent le traitement transparent et équitable de tous les clients en conformité avec les principes directeurs de l'« Open Access Transmission Tariff ».

En lien avec les caractéristiques de l'article 48.1 de la Loi, nous recommandons des indicateurs de performance pour le Transporteur liés à la fiabilité (« amélioration continue de la performance ») et à la qualité de service. Ces indicateurs permettent de s'assurer que la performance d'un MRI ne se fait pas au détriment de la fiabilité/qualité de service. En matière de fiabilité/qualité de service, nous suggérons toujours les indices suivants :

- SAIFI – Indice de fréquence moyenne d'interruption du réseau;
- CAIFI – Indice de fréquence moyenne d'interruption par client;
- SAIDI – Indice de durée d'interruption moyenne du réseau;
- CAIDI – Indice de durée moyenne d'interruption par client;
- Taux de pertes de transport dont la méthode serait revue;
- Satisfaction de la clientèle.

Au niveau de la satisfaction de la clientèle, le Transporteur effectue présentement un sondage annuel. Le résultat de ce sondage est soumis à la Régie dans le cadre des dossiers tarifaires. EBM ne s'oppose pas au format du sondage actuel. Cependant, nous remarquons que le résultat soumis à la Régie ne reflète que la performance globale de la qualité de service du Transporteur et n'indique guère la qualité de service évaluée par chacun des clients de transport point à point. De plus, la méthode actuelle ne semble pas prévoir de pondération pour tenir compte que son plus important client est son affilié. Donc, nous recommandons des indicateurs de performance de qualité de service capable de s'assurer que la performance du Transporteur est tributaire du caractère juste et équitable pour chacun de ses clients (qui ne sont pas nombreux).

Cette évaluation devrait comprendre les questions de commercialisation pour les clients de point à point et la transparence requise du Transporteur dans le cadre du processus de planification de son réseau.

Pour EBM, il importe de préciser à ce stade-ci qu'il y aura lieu de considérer que certains de ces indices devront être surpondérés par rapport aux autres en fonction de leur importance.

En terminant, nous reproduisons ci-dessous une réponse du Transporteur qui, nous l'espérons, laisse présager que le Transporteur entend proposer des indicateurs de performance en ligne avec ce que nous proposons en ce qui a trait à la disponibilité du réseau qui devrait faire partie de l'indicateur de qualité de service<sup>50</sup> :

*« Dans sa preuve amendée, le Transporteur réfère à la section 4.3 de la pièce HQT-D-3, Document 1 pour ce qui concerne le suivi de la performance. À cette référence, le Transporteur mentionne vouloir se conformer à la décision D-2008-019 et ainsi proposer, dans le cadre de son MRI, un nombre restreint d'indicateurs de performance à lier à son MTÉR. Il y mentionne également qu'en phase 3 du présent dossier, il proposera des indicateurs de performance qui mesurent les dimensions en lien avec la performance dans l'exploitation d'un réseau de transport, soit ceux portant sur la fiabilité, la sécurité et la disponibilité du réseau. »*

(Nos soulignés)

## **VII. LA PROCÉDURE D'APPLICATION DU MRI**

Tel qu'indiqué préalablement, nous sommes d'accord avec une application du MRI sur une période de 4 ans.

Dans le cadre de la mise en place du MRI, il y a lieu de considérer un processus de vérification annuelle qui pourrait être effectué par un expert indépendant. Ce vérificateur externe pourrait fournir toutes les données requises à l'ensemble des intervenants et en vue de permettre à la Régie de prendre une décision éclairée quant à la fixation des tarifs, quant à l'application du mécanisme de partage de gains ou encore quant à la nécessité d'appliquer certaines clauses de sortie (off-ramping) qui pourraient préalablement être déterminées. Advenant que la Régie ne retienne pas l'option proposée de retenir les services d'un expert indépendant, il s'avère impératif de mettre en place un processus annuel de vérifications des données du Transporteur. Un tel processus annuel de vérifications pourrait également être effectué à l'interne par la Régie ou encore en faisant appel à une partie spécifiquement mandatée par la Régie pour ce faire.

---

<sup>50</sup> C-HQT-HQD-0112, p. 25.

La Régie et la majorité des intervenants au dossier connaissent déjà bien la mécanique d'un processus annuel de fermeture qui a été déjà expérimenté avec Gaz Métro dans le passé. EBM demande de ne pas exclure la possibilité d'améliorer le processus d'un tel dossier de fermeture en y ajoutant un processus de vérification pour s'assurer de la conformité des intrants à la formule paramétrique avant d'établir les résultats de l'application du MRI.

D'ailleurs, l'expert du Transporteur propose la production d'un « *compliance filing* » auprès de la Régie où les tarifs seraient fixés et entreraient en vigueur « [...] *after a short period that allows the Staff of the Régie to confirm the calculations* »<sup>51</sup> sans une forme de vérifications ou de représentations de la part des parties intéressées. Il est vrai que l'article 48.1 de la Loi recherche un allègement du processus réglementaire, mais cet objectif ne va pas jusqu'à mettre de côté les principes tels que l'équité procédurale et le droit d'être entendu. Aussi, tel que mentionné, la Régie devra considérer les questions relatives aux modifications possibles des Tarifs, lorsque requis.

Selon nous, une procédure de fermeture annuelle, avec un processus de vérification pour établir les intrants de la formule paramétrique, les trop-perçus ou les manques à gagner, et l'atteinte ou non des indicateurs de qualité de service, permettrait aussi de soulever des enjeux à considérer dans le cadre de l'application du nouveau MRI. Tel que mentionné précédemment, cette vérification pourrait être effectuée par un expert indépendant, à l'interne par la Régie ou encore en faisant appel à une partie spécifiquement mandatée par la Régie pour ce faire.

La possibilité de revoir le mécanisme après une période de deux années nous semble également adéquate. Il faudrait alors considérer l'opportunité de refaire les analyses de productivité et de « benchmarking » pour permettre de mieux évaluer les lacunes du mécanisme, le cas échéant.

---

<sup>51</sup> C-HQT-HQD-0094, p. 28.

## VIII. CONCLUSION

Pour conclure et tel que mentionné à la section IV, EBM supporte l'établissement d'un MRI préconisant un plafonnement des revenus requis faisant appel à un facteur d'indexation, le tout sous réserve des valeurs paramétriques à être déterminées dans les autres phases du dossier. EBM est donc d'accord avec la formule paramétrique d'indexation décrite au rapport révisé de l'expert de PEG qui se lit comme suit<sup>52</sup> :

*« An index-based revenue cap for HQT would have the general form  
growth Revenue<sub>HQT</sub> = Inflation – X + growth Scale<sub>HQT</sub>+ Y + Z  
X = Base Productivity Trend Transmission + Stretch Factor »*

Au tout début de leur rapport, les experts d'Elenchus disaient<sup>53</sup> :

*« One observation that readily emerges from our review of the international experience with PBR is that there is no single “best practice” in terms of the mechanics that are used to provide the intended incentives. However, there does appear to be “best practices” in terms of the approach used to design a regime that is appropriate within any particular jurisdictions. »*

(Nos soulignés)

Un MRI peut donc prendre différentes formes afin de rencontrer les objectifs qui ont été prédéterminés.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de mettre en place les meilleures pratiques, nous croyons qu'une attention particulière doit être mise à l'égard de la qualité des informations et des données à être colligées pour l'établissement d'un MRI juste et raisonnable.

Dans cette optique, nous croyons qu'il est des plus importants de procéder aux études de productivité multifactorielle et « benchmarking » pour la mise en place du MRI.

Dans la même veine, nous croyons tout aussi importante l'instauration d'un mécanisme de vérification annuelle dans le cadre de l'application du MRI à être retenu. Les experts d'Elenchus rappelaient à juste titre<sup>54</sup> :

*« Finally, it will be important to accept that any PBR regime will need to be monitored on an ongoing basis so that concerns can be identified and the regime can be evolved and improved in order to adapt to new policies and challenges as they arise. »*

(Nos soulignés)

---

<sup>52</sup> Rapport révisé de PEG en date du 24 février 2017, p. 106.

<sup>53</sup> A-0003, p. 1.

<sup>54</sup> A-0003, p. 2.

Nous endossons ce commentaire.

Enfin, nous sommes d'avis qu'un MRI de type hybride tel que proposé par le Transporteur et dont une proportion fort importante des revenus continuerait d'être déterminée par la méthode du coût de service ne rencontre pas les objectifs d'allégement réglementaire, d'amélioration continue de la performance et de la qualité de service et de réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et au Transporteur fixés par l'article 48.1 de la Loi. En effet, la proposition du Transporteur d'exclure *de facto* l'ensemble des coûts d'investissements futurs est, à notre avis, incompatible avec un MRI classique tel que proposé par les experts d'Elenchus ou l'expert de PEG.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**