

**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 – PHASE 1

**PLAN D'ARGUMENTATION DE
ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING, S.E.C. (« EBM »)**

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3897-2014 Phase 1
DÉPOSÉE EN AUDIENCE PAR EBM
Date: 28 AVRIL 2017
Pièces n°: 1-10
1-15

**PRÉSENTÉ À LA
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC
(LA « RÉGIE »)**

LE 28 AVRIL 2017

TABLE DES MATIÈRES

A. CRITIQUE DU TYPE DE MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (« MRI ») PROPOSÉ PAR HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE « TRANSPORTEUR »)	3
1. LE MRI DE TYPE HYBRIDE PROPOSÉ PAR LE TRANSPORTEUR NE RENCONTRE PAS LES OBJECTIFS DE L'ARTICLE 48.1 DE LA LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE, RLRQ, C. R-6.01 (« LRÉ »);	3
1.1 Rappel des buts et objectifs d'un MRI	3
1.2 Un MRI de type plafonnement des revenus	5
1.3 Les avantages associés à un MRI de type plafonnement des revenus	5
1.4 Des avantages concevables si et seulement si un tel mécanisme est utilisé à son plein potentiel	6
1.5 Le MRI de type hybride proposé par le Transporteur n'est pas un MRI de type plafonnement des revenus utilisé à son plein potentiel	6
1.6 Le MRI de type hybride proposé par le Transporteur ne rencontre pas les objectifs de l'article 48.1 LRÉ	7
2. LE MRI DU TRANSPORTEUR DOIT COUVRIR LES CAPEX	10
2.1 Un MRI couvrant les CAPEX est nécessaire pour rencontrer les exigences de l'article 48.1 LRÉ et du législateur	10
2.2 L'ampleur des CAPEX du Distributeur versus ceux du Transporteur	11
2.3 La nature prévisible des CAPEX et le contrôle que le Transporteur exerce sur ceux-ci	11
2.4 L'existence d'éléments pour atténuer le risque allégué par le Transporteur d'inclure les CAPEX dans le MRI	13
B. LE TYPE DE MRI PROPOSÉ PAR EBM	13
1. Exclusions (facteur Y) et exogènes (facteur Z)	14
1.1 Les critères d'éligibilité	14
1.2 Un seuil de matérialité approprié	14
2. L'établissement d'un facteur de productivité (le « facteur X »)	15
2.1 Les éléments sur lesquels le jugement exercé par la Régie doit reposer	15
3. Les indicateurs de performance (les « IP ») proposés par EBM	20
3.1 Le choix des IP	20
3.2 Les préoccupations d'EBM quant aux sondages de satisfaction de la clientèle	20
4. L'inclusion d'un MTÉR au MRI du Transporteur	20
5. Le traitement réglementaire	21

A. CRITIQUE DU TYPE DE MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (« MRI ») PROPOSÉ PAR HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE « TRANSPORTEUR »)

1. LE MRI DE TYPE HYBRIDE PROPOSÉ PAR LE TRANSPORTEUR NE RENCONTRE PAS LES OBJECTIFS DE L'ARTICLE 48.1 DE LA LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE, RLRQ, C. R-6.01 (« LRÉ »);

1.1 Rappel des buts et objectifs d'un MRI

1. La Régie doit établir un MRI;

➤ D-2014-033, par. 101 et 119 à 121 :

« [101] L'article 48.1 de la Loi emploie le verbe *établir* au présent, lui donnant ainsi un caractère impératif et non facultatif. La Régie a donc l'obligation d'accomplir l'exigence législative prévue à cette disposition.

[...]

[119] De plus, la Régie ne peut ignorer que l'article 48.1 de la Loi lui impose d'établir un MRI. Le mot établir est défini ainsi dans le dictionnaire Le Petit Robert 2013 :

« Établir : Il (Abstrait) 1. (milieu XIIe) Mettre en vigueur, en application ».

[120] Le principe de l'effet utile d'un texte de loi est un argument interprétatif courant qui est résumé ainsi par Pierre-André Côté :

« 1047. En lisant un texte de loi, on doit en outre présumer que chaque terme, chaque phrase, chaque alinéa, chaque paragraphe ont été rédigés délibérément en vue de produire quelque effet. Le législateur est économe de ses paroles : il ne « parle pas pour ne rien dire ».

[121] À la lumière de ce principe d'interprétation, la Régie est d'avis qu'il faut présumer, qu'en introduisant un nouvel article dans la Loi, que le législateur était d'avis que le cadre réglementaire actuel était insatisfaisant et qu'il voulait amener la Régie à mettre en place un nouveau mode de réglementation conforme aux types de réglementation incitative. En ce sens, l'argument des Demandeurs voulant que les exigences de l'article 48.1 de la Loi soient respectées par le régime de réglementation actuel ne saurait être retenu. »

2. Un MRI vise à assurer la réalisation de gains d'efficience (art. 48.1 LRÉ);

3. L'alinéa 2 de l'article 48.1 LRÉ énumère les trois objectifs d'un MRI :

- l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service;
- une réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et, selon le cas, au Distributeur ou au Transporteur;
- 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.

4. Les objectifs de l'art. 48.1 LRÉ sont exhaustifs (D-2015-169);

5. Un MRI pour le Transporteur qui doit aller au-delà d'un mécanisme de traitement des écarts de rendement (« **MTÉR** ») (D-2014-033);

- Il n'est pas suffisant pour le Transporteur de dire qu'il est efficient;

6. Contrairement à ce que prétend le Transporteur, le « *périmètre du I-X* » n'est pas limité aux charges nettes d'exploitation (les « **CNE** »). L'alinéa 2 de l'article 48.1 LRÉ réfère aux coûts du Transporteur, ce qui inclut autant les dépenses d'exploitation (les « **OPEX** ») que les dépenses en capital (les « **CAPEX** »);

7. La réalisation de gains d'efficience ne peut donc reposer sur le modèle de gestion des actifs (le « **MGA** »), tel que proposé par le Transporteur, puisque de tels gains doivent être assurés par un MRI en vertu de l'article 48.1 LRÉ;

8. Il est inexact d'affirmer que le MGA est un modèle éprouvé et complètement approuvé par la Régie. Notre lecture des décisions récentes de la Régie diffère :

- D-2016-029, par. 38 à 40 :

« [38] Le Transporteur se dit convaincu d'avoir fait le bon choix en retenant une stratégie visant à maximiser l'utilisation de l'actif en place et à niveler dans le temps les remplacements¹⁰. La Régie réitère son appui à la stratégie de gestion du Transporteur, mais elle estime qu'il doit avancer avec prudence. Étant donné le caractère récent de l'expérience, les résultats parcellaires obtenus ainsi que le manque de données concrètes, la Régie ne peut donner son aval à l'intensification du rythme des activités du Transporteur sur la seule base d'un acte de foi.

[39] En l'absence d'une preuve claire sur la justesse des hypothèses utilisées, la Régie est soucieuse des implications à moyen et à long termes de l'intensification de cette stratégie. Elle juge qu'il est essentiel que le Transporteur obtienne davantage de preuves de réussite de sa stratégie de gestion des actifs et qu'il en fasse une démonstration économique devant la Régie.

[40] Dans ce contexte, la Régie ordonne au Transporteur de lui présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une preuve étayée lui permettant d'apprécier les résultats actuels de la stratégie adoptée quant au maintien des actifs. Notamment, cette preuve devra faire état de la rentabilité économique des actions entreprises et envisagées par le Transporteur ainsi qu'une projection des gains visés à long terme. »

- D-2017-021, par. 40, 67 et 68 :

« [40] Dans sa décision D-2016-029, la Régie indiquait qu'elle s'interrogeait sur les résultats anticipés de la stratégie du Transporteur. Elle jugeait que les résultats qu'il a présentés sont trop fragmentaires et qu'il « *n'a pas fait la démonstration des économies tangibles que le modèle de gestion de ses actifs peut générer en contrepartie des coûts qui y sont associés* ». Elle requérait du Transporteur une preuve étayée à cet égard. Cette preuve devait, notamment, « *faire état de la rentabilité économique des actions entreprises et envisagées par le Transporteur ainsi qu'une projection des gains visés à long terme* » »;

1.2 Un MRI de type plafonnement des revenus

9. Dans le cadre du MRI du Distributeur, la Régie a retenu un mécanisme de type plafonnement des revenus (D-2017-043, par. 59);
10. Le Transporteur reconnaît que cette détermination par la Régie s'applique au MRI du Transporteur;
 - Commentaires sur la décision D-2017-043 (19 avril 2017) (C-HQT-HQD-012), p. 2;
11. Or, la proposition du Transporteur ne constitue pas un mécanisme de type plafonnement des revenus;

1.3 Les avantages associés à un MRI de type plafonnement des revenus

12. Un MRI de type plafonnement des revenus a pour principal avantage d'encadrer la croissance des coûts de l'entreprise (D-2017-043, par. 36);
13. Un MRI de type plafonnement des revenus constitue un allègement réglementaire par rapport à la réglementation actuelle basée sur le coût de service (D-2017-043, par. 64);
14. Il représente une alternative supérieure à la réglementation basée sur le coût de service;
 - Version anglaise du rapport d'Elenchus Research Associates, Inc. (« **Elenchus** ») (A-0003), p. 15, l. 13 à 16;
15. La réglementation basée sur le coût de service comporte un incitatif implicite à surinvestir en capital, ce à quoi répond un MRI de type plafonnement des revenus;
 - Elenchus, n.s. de l'audience du 27 mai 2015, volume 1, p. 20, l. 25, p. 21 et p. 22, l. 1 (A-0014);
 - Rapport révisé de Pacific Economics Group Research LLC (« **PEG** ») (C-AQCIE-CIFQ-0107), p. 98;
 - N.S. de l'audience du 27 mai 2015 – Volume 1 (A-0014), p. 20 à p. 22 (interrogatoire en chef du panel d'Elenchus par Me Legault) :

« 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. »

16. De l'avis d'EBM, le type de MRI proposé par le Transporteur ne répond pas à ces préoccupations;

1.4 Des avantages concevables si et seulement si un tel mécanisme est utilisé à son plein potentiel

17. Ces avantages sont réalisables si le MRI de type plafonnement des revenus est utilisé à son plein potentiel;

➤ D-2017-043, par. 59 :

« [59] La Régie retient de la preuve déposée au dossier que le type plafonnement des revenus est le type qui, dans le cadre d'un MRI de première génération, possède le plus d'avantages s'il est utilisé à son plein potentiel. »

18. Ce qui implique :

- Une formule paramétrique couvrant autant OPEX que les CAPEX;
- Le recours à des facteurs d'exclusions et des exogènes de manière ciblée et justifiée;

1.5 Le MRI de type hybride proposé par le Transporteur n'est pas un MRI de type plafonnement des revenus utilisé à son plein potentiel

19. Une infime proportion du revenu requis est assujettie au MRI proposé par le Transporteur;

20. La formule d'indexation proposée par le Transporteur dans le cadre de son MRI de type hybride ne couvre qu'au maximum 23% du revenu requis de ce dernier;

➤ HQT-D-8, Document 1 - Réponses du Transporteur à la demande de renseignements n° 3 de la Régie (C-HQT-HQD-0112), R1.3, p. 8 et 9;

21. En réalité, cette formule ne couvre que 20,2% du revenu requis du Transporteur lorsque l'on exclut de la formule d'indexation le facteur de croissance (le « **facteur C** »), l'ajustement pour la maintenance liée à la pérennité (le « **facteur P** ») et l'ajustement pour les activités récurrentes (le « **facteur A** ») qui sont traités sur la base du coût de service, ce qui représente 668 M\$ sur un revenu requis de 3 297 M\$;

➤ N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 74 à 77 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Sarault) :

« Je vois le facteur de croissance (C); l'ajustement pour la maintenance liée à la pérennité (P), qui est inspiré de votre modèle de gestion des actifs (le MGA); l'ajustement pour les activités récurrentes (A); et l'ajustement pour les éléments de suivis particuliers (ESP). Tous ces ajustements qui seraient déterminés sur la base de vos projections en coûts de service viendraient s'ajouter aux dépenses d'exploitation avant l'application du facteur d'inflation et du facteur de productivité X. Est-ce que j'ai bien compris?

[...]

Q. [30] Mais ça va être déterminé comme si on était en cause tarifaire, en coûts de service, c'est-à-dire on présente une projection puis on la justifie?

R. Tout à fait. Tout à fait. C'est clairement la proposition. Ce matin, lorsqu'on a résumé les différents facteurs, bien, c'est ce qu'on expliquait, ces éléments-là seront... seront présentés sur une base de coûts de service. Et on a expliqué les justifications pour chacun. »

(Nos soulignés)

- N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 171, l. 13 à 19 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Dubé);
22. Il ne s'agit pas d'un mécanisme de type plafonnement des revenus de l'aveu même du Transporteur;
- N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 71 et 72 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Sarault) :
- « M. STÉPHANE VERRET :
- [...]
- Bien, je ne sais pas si je le qualifierais de plafonnement des revenus. Je dirais plutôt, c'est l'application d'un facteur I-X aux charges nettes d'exploitation. »
23. Le Transporteur ne peut prétendre que sa proposition est une variante d'un MRI de type plafonnement des revenus, puisque plus de 80% du revenu requis sera déterminé selon la méthode du coût de service;
24. Au final, le MRI proposé par le Transporteur est très complexe et comporte peu d'incitatifs pour réduire les coûts, notamment les CAPEX qui représentent une partie importante du revenu requis du Transporteur;

1.6 Le MRI de type hybride proposé par le Transporteur ne rencontre pas les objectifs de l'article 48.1 LRÉ

25. De l'avis de la Régie, une formule d'indexation qui rencontre les critères de l'article 48.1 LRÉ doit :
- D-2017-043, par. 224 :
- « [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. »
- D-2017-043, par. 306 :
- « [...] À cet égard, 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. [...] »

26. Or, le Transporteur a recours à une multitude de facteurs Y qui, de l'aveu même de ce dernier, ne sont pas des facteurs Y telle que l'entend la Régie dans sa décision D-2017-043, au paragraphe 320, lesquels facteurs sont entièrement traités en coût de service;

- HQT-D-8, Document 1 - Réponses du Transporteur à la demande de renseignements n° 3 de la Régie (C-HQT-HQD-0112), p. 10 :

$$Y_{t,t} = \text{Autres composantes}$$
$$Y_{t,t} = \left[\begin{array}{c} \text{Rendement sur la base de tarification}_{t,t} \\ \text{Achats de services de transport}_{t,t} \\ \text{Amortissement}_{t,t} \\ \text{Taxes}_{t,t} \\ \text{Autres revenus de facturation interne}_{t,t} \\ \text{Frais corporatifs}_{t,t} \\ \text{Facturation externe}_{t,t} \\ \text{Intérêts reliés au remboursement gouvernemental}_{t,t} \\ \text{Compte d'écart pour coût de retraite}_{t,t} \\ \text{Compte d'écart pour pénalités liées aux services complémentaires}_{t,t} \\ \text{Compte de frais reportés pour coût de mises en service de projets non autorisés}_{t,t} \\ \text{Compte de frais reportés pour disjoncteurs PK}_{t,t} \end{array} \right]$$

- N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 165 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Dubé) :

« Q. [169] C'est également ce qui ressortait de la présentation PowerPoint de ce matin. Donc, si je comprends bien la position du Transporteur, c'est que vous rejetez en quelque sorte la définition à laquelle la Régie en arrive quant au facteur Y?

R. Bien, la raison pour laquelle je vous réfèrais à la preuve, c'est que, dans le fond, notre description, notre formule proposée n'incorpore pas de facteur Y. On parle des CNE, on parle des autres composantes et du facteur Z, exogène. Et pour les autres composantes, elles sont déterminées sur une base de coût de service. »

27. À cela s'ajoute les facteurs C, P, A et les éléments de suivis particuliers (les « ÉSP »), également traités en coûts de service;

28. Peut-on vraiment parler de simplicité? Peut-on vraiment parler d'un mécanisme visant à l'amélioration continue de la performance et de la qualité de service, à réduire les coûts et à alléger le processus réglementaire alors que la formule paramétrique du Transporteur n'est ni plus ni moins que la continuité de la formule paramétrique actuellement utilisée par ce dernier dans le cadre des causes tarifaires?

- N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 221 à 223 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Ouimette) :

« Q. [249] Maintenant... Oui, O.K. Concernant la formule paramétrique que le Transporteur utilise dans ses dossiers tarifaire, ce que je comprends, c'est que vous avez votre propre formule que vous utilisez dans les dossiers tarifaires annuellement où vous considérez un certain nombre d'éléments dont l'inflation, l'efficience paramétrique, la croissance du réseau, ça, ça se fait déjà dans la formule que vous appliquez dans les dossiers tarifaires. Et vous prenez également en compte des éléments de suivi particulier. Puis je vais vous les lister. Il y en a cinq. Coûts de retraite nets; budget spécifique; coût de main-d'oeuvre pour effectif déjà en place; implantation, application et maintien de la conformité aux normes CIP; mise à niveau de la maintenance. Est-ce que je comprends bien que ce sont les mêmes éléments que vous proposez d'exclure dans votre proposition de MRI ici?

[...]

R. C'est effectivement le même type d'éléments.

Q. [250] O.K. Est-ce qu'il y a des distinctions que vous faites entre les éléments que vous excluez dans votre formule paramétrique appliquée à chaque année et la proposition que vous faites ici dans le dossier? Est-ce qu'il y a des différences?

[...]

Q. [251] Mais c'est très similaire. Ce que je veux dire, ce que je veux soulever ici, c'est que la proposition que vous faites, ou en fait la proposition que vous faites dans ce dossier-ci et la formule paramétrique qui est appliquée par le Transporteur à chaque année, on parle de deux choses assez similaires. C'est ce que j'essaie de...

R. Considérant qu'il y a l'ajout des achats d'électricité du Transporteur auprès du Distributeur, oui, le reste est assez similaire. »

(Nos soulignés)

➤ N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 207 à 208 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Ouimette) :

« On voulait vous demander, puis évidemment on insiste sur la question d'allègement, le format allégé, mais on voulait vous demander ce que vous alliez proposer pour les éléments du CAPEX, soit les amortissements et le rendement? Est-ce que vous allez proposer un format allégé pour ces éléments-là?

Mme ANDRÉE BOUCHER :

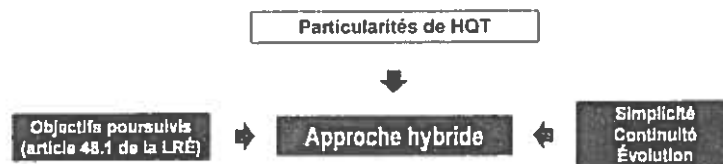
R. Pour ce qui est des autres composantes, on va avoir un niveau de détails comparable à ce qu'on a aujourd'hui parce qu'on considère que c'est un niveau de détails utile pour la prise de décision.

Q. [227] Incluant les... les amortissements, le rendement. Donc, si je comprends bien, il n'y aura pas de différence par rapport à ce qu'on voit présentement dans les dossiers tarifaires?

R. Ça devrait être très semblable pour ce qui est des autres composantes qui seront établies selon un coût de service. »

(Nos soulignés)

➤ Présentation PowerPoint intitulée « Caractéristiques du MRI du Transporteur », HQTD-10, Document 1 (C-HQT-HQD-0136), p. 16 :



29. Continuité et évolution sont des antonymes. Or, le législateur, en vertu de l'article 48.1 LRÉ, exige un changement au niveau de la réglementation;

➤ N.S. de l'audience du 25 avril 2017 - Volume 13, p. 72 et 73 (A-0150) (contre-interrogatoire de M. Lowry par Me Neuman) :

« A. Well, I don't feel that that's the simpler approach. Assuredly, that approach involves a lot more regulatory costs than thus the approach that I've recommended and so one of the key provisions of article 48.1 is violated. It doesn't stream along regulation. **It's business as usual, actually,** it's the sort of regulation that they have at ISO in New England. And so I don't see how that's simpler.

Secondly, I think that it violates the other... another article of 48.1 provision, that it doesn't provide the strong incentives or guarantee any sort of sharing of the benefits, I mean how, you know, if you go back to **business as usual** for these capital costs, how is anyone to be sure that the company is achieving the productivity growth it should, how do we assure that the customers are getting the benefits of that, that they are due. So you know, to develop a mechanism for the... for some extra revenue, even the commission feels the need for it, after all, the commission did not include a capital tracker for HQD, but if the commission feels the need for it, then it's more of a transition cost to a new regulatory system than it is something so complicated that it would actually be easier to continue with the way things are now. »

(Nos soulignés et emphase ajoutée)

30. La proposition du Transporteur ne rencontre pas les objectifs de l'article 48.1 LRÉ;

2. LE MRI DU TRANSPORTEUR DOIT COUVRIR LES CAPEX

2.1 Un MRI couvrant les CAPEX est nécessaire pour rencontrer les exigences de l'article 48.1 LRÉ et du législateur

31. EBM est d'avis qu'il est essentiel de soumettre les CAPEX à l'établissement du revenu requis pour respecter les objectifs de l'article 48.1 LRÉ, sous réserve d'exclusions et d'exogènes;

32. De l'avis d'EBM, on ne peut exclure les CAPEX uniquement en raison de leur importance et il est inexact de prétendre que l'ensemble des investissements sont imprévisibles, variables, volatils et/ou hors du contrôle du Transporteur;

33. Des critères d'éligibilité quant aux facteurs Y et Z, avec un seuil de matérialité adéquat à être déterminé en phase 3, permettraient de traiter certaines dépenses en capital (les variabilités importantes et imprévisibles) dans le cadre d'une cause tarifaire allégée en fonction du coût de service et éviterait ainsi le recours automatique à la méthode coût de service à chaque année;

34. Or, et tel que mentionné précédemment, la proposition du Transporteur ne comporte aucun recours à un facteur Y (exclusions);

2.2 L'ampleur des CAPEX du Distributeur versus ceux du Transporteur

35. Il est inexact de prétendre que les CAPEX du Distributeur sont si éloignées de ceux du Transporteur (11% pour le Distributeur versus 78,4% pour le Transporteur);
- Présentation PowerPoint intitulée « Establishment of a Mécanisme de Réglementation Incitative (MRI) for Hydro-Québec TransÉnergie Phase 1 », HQTD-10, Document 2 (C-HQT-HQD-0137), p. 8;
 - N.S. de l'audience du 26 avril 2017 - Volume 14, p. 49, l. 3 à 25 et p. 50, l. 1 à 23 (A-0152) (60% - 66% pour le Distributeur versus 78,4% pour le Transporteur si l'on compare les coûts de distribution et de services à la clientèle du Distributeur avec le revenu requis du Transporteur);
 - Présentation PowerPoint du Dr. Mark Newton Lowry (C-AQCIE-CIFQ-0118), p. 9 :
« Capital intensiveness isn't *that* much higher for transmission than for distribution »
 - N.S. de l'audience du 25 avril 2017 - Volume 13, p. 31 et 32 (A-0150) (interrogatoire en chef de M. Lowry) :
« A second point that they like to emphasise is that Hydro-Québec transmission is highly capital intensive as if this poses a problem. And with respect to this, I would like to say that the difference between the capital intensiveness of Hydro-Québec Transmission and many other types of utilities that are under index-based regulation is not that great. I mean, there is, definitely is somewhat more capital-intensive but so is power distribution and so are the oil pipelines in the United States, for example, that operate under index-based regulation. »

2.3 La nature prévisible des CAPEX et le contrôle que le Transporteur exerce sur ceux-ci

36. La preuve soumise par le Dr. Lowry et plusieurs intervenants tend à démontrer que les CAPEX du Transporteur ne sont pas si imprévisibles, variables et volatils qu'il l'entend;
- Présentation PowerPoint du Dr. Mark Newton Lowry (C-AQCIE-CIFQ-0118), p. 9 :
« Trajectory of total cost is what matters
[...]
Large size of HQT stabilizes its capital cost variability
Capex is controllable »
 - Présentation PowerPoint du Dr. Mark Newton Lowry (C-AQCIE-CIFQ-0118), p. 10 à 12 (exercice de comparaison des variations dans les revenus requis du Distributeur et du Transporteur) et 11 (analyse Khan);
 - Présentation PowerPoint de la preuve amendée d'EBM (C-EBM-0048), p. 19, annexe (essais aléatoires 1 et 2);
 - N.S. de l'audience du 26 avril 2017 - Volume 14, p. 53 et 54 (interrogatoire en chef du panel d'EBM par Me Dubé) :

« Et quand on fait la somme des variables, plus on a de variables, plus on a d'éléments, finalement, sous la formule, plus on a de chances de limiter la variance. C'est un principe statistique, puis si vous faites des investissements à la bourse, je suis certain qu'il y en a peut-être qui l'appliquent. Bien là, je ne vais pas mettre tous mes argents dans le même... Donc, je voulais juste faire ce point-là, dire... ça peut protéger autant les clients qu'HQT. On dirait qu'on voit ça comme un ennemi le fait que... puis plus qu'on va sortir d'éléments, plus qu'il va rester très peu de lignes, plus qu'on va voir les problèmes. Donc ce qu'on voit ici, c'est que quand on fait la somme de la variation, ça, c'est juste d'une année à l'autre, quatre pour cent (4 %), quatre pour cent (4 %), puis là, je me suis dit oui, peut-être que j'ai été chanceux quand j'ai pesé sur le bouton aléatoire, ça fait que j'en ai fait un autre rapidement, puis regardez, ça donne la même chose.

Donc, on pourrait s'amuser à faire ce genre de simulation-là longtemps, ça veut dire que la variabilité pourrait être mieux contrôlée si on ne met pas trop d'exclusions, en fait. Donc, plus que tu fais la somme, c'est le principe de base que je pense qu'il faut juste reconnaître, puis je pense que ça peut être un... au contraire, plus qu'on va mettre d'éléments, plus que ça pourrait créer d'avantages. Autant pour les clients, s'assurer qu'on va bien le paramétrer, finalement, parce que sinon, on a plus de chances de faire d'erreurs. C'est tout. »

➤ N.S. de l'audience du 26 avril 2017 - Volume 14, p. 34, 35 et 36 (A-0152) (interrogatoire en chef du panel d'EBM par Me Dubé) :

« Par contre, ce qu'il faut comprendre, c'est que le K qu'on suggérait, c'était seulement les variations. Par exemple, le mécanisme de gestion des actifs qu'on a parlé beaucoup ici, le modèle de gestion des actifs, le MGA. Mais le MGA, il y a une certaine partie qui est prévisible, j'en suis persuadé. Ce qu'on a cru comprendre de la formation au premier jour, c'est qu'il y a des éléments qui peuvent arriver, puis qui sont arrivés dans le passé qu'on n'a pas été capable de prévoir. Donc, il y a une tendance qui est prévisible. Ça devrait être soumis au plafond.

Par contre, les variations qui arriveraient, bien, là, seulement les variations du MGA pourraient faire l'objet d'une demande, dire, écoutez, il y a eu une variation tellement importante, les PK qui sont arrivés, écoutez, ça n'a pas de bon sens. Donc on avait prévu ça. Mais il y a quelque chose qui est arrivé.

C'est un peu dans le même principe que la Régie a reconnu, au niveau du coût de capital puis coût de la dette. Quand elle dit, bien, on va mettre le coût de capital et coût de la dette, mais les variations, lorsqu'on rend une décision, les variations du coût de capital et coût de la dette, eux, on va les mettre en exogène. Bien, il y a MGA qui est là. On sait. Voici le MGA qu'on prévoit. Puis s'il y a des variations importantes au-dessus du seuil de matérialité à l'intérieur du MGA, bien oui, pourquoi pas à ce moment-là. Un peu comme ça se peut qu'il y ait des variations du taux de rendement puis du coût de la dette. Mais c'est seulement les variations qu'on sort et non pas le corps.

Donc, il est inexact de prétendre que l'ensemble des investissements sont matériels, imprévisibles et/ou hors du contrôle du Transporteur. Il y a... Je suis persuadé qu'il y a une partie du MGA qu'ils sont capables de prévoir. »

37. Dans la décision D-2017-043, au paragraphe 242, la Régie en vient à la conclusion que le Distributeur a un certain contrôle sur les investissements en lien avec le maintien des actifs. Au paragraphe 262, la Régie conclut que les éléments suivants devront faire partie de la formule d'indexation du Distributeur : les CNE sous le contrôle de gestion du Distributeur, les taxes, les

frais corporatifs, l'amortissement sur les actifs en service et le rendement sur la base de tarification;

2.4 L'existence d'éléments pour atténuer le risque allégué par le Transporteur d'inclure les CAPEX dans le MRI

38. Tel que mentionné par le Dr. Lowry, il existe plusieurs éléments pour réduire le risque du Transporteur d'inclure les CAPEX dans la formule d'indexation du MRI;

➤ Présentation PowerPoint du Dr. Mark Newton Lowry (C-AQCIE-CIFQ-0118), p. 13 :

- Inflation index
- MTER
- Off ramp
- Z factor for capital cost impact of severe storms, various mandates
- 4 year term
- PEG proposed several ways of providing extra capital revenue if Regie approves a comprehensive indexed revenue cap »


39. EBM croit que ces éléments permettent effectivement de diminuer le risque pour le Transporteur;

40. À cela pourrait y être ajoutés les éléments suivants :

- Facteur Y avec un seuil de matérialité approprié;
- Facteur « s » (« *stretch factor* »), si requis;

B. LE TYPE DE MRI PROPOSÉ PAR EBM

41. Un type de MRI de conception simple et facile à implanter rencontrant les objectifs de l'article 48.1 LRÉ :

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


42. Le facteur K pourrait être traité comme un facteur Z (exogène) (D-2017-043, par. 261) ou, le cas échéant, comme un facteur Y;

43. EBM est d'avis qu'une discussion devrait avoir lieu concernant le facteur C advenant le cas où elle en arriverait à la conclusion que certaines dépenses en capital devraient être incluses dans la formule d'indexation, tels les investissement en maintien des actifs et maintien et amélioration de la qualité de service;

44. EBM est d'avis qu'il est essentiel de soumettre les CAPEX à la formule d'indexation pour respecter les objectifs de l'article 48.1 LRÉ, sous réserve d'exclusions et d'exogènes;

45. De l'avis d'EBM, on ne peut exclure les CAPEX uniquement en raison de leur importance et il est inexact de prétendre que l'ensemble des investissements sont matériels, imprévisibles, variables, volatils et/ou hors du contrôle du Transporteur;

46. Des critères d'éligibilité quant aux facteurs Y et Z (ou K, le cas échéant), avec un seuil de matérialité adéquat, permettraient de traiter certaines dépenses en capital dans le cadre d'une cause tarifaire allégée et éviterait ainsi le recours automatique à la méthode coût de service à chaque année;

1. Exclusions (facteur Y) et exogènes (facteur Z)

1.1 Les critères d'éligibilité

47. EBM est en accord avec les critères d'éligibilité fixés par la Régie dans sa décision D-2017-043, aux paragraphes 320 et 321. EBM est d'avis que ces critères doivent s'appliquer au Transporteur autant qu'au Distributeur et ne voit pas en quoi le Transporteur est différent du Distributeur en ce sens;
48. Tant pour le facteur Y que pour le facteur Z, un examen doit être fait par la Régie pour chacun des éléments de coûts pour déterminer s'ils doivent être traités en facteur Y ou Z (en phase I et/ phase 3);

1.2 Un seuil de matérialité approprié

49. EBM est d'avis qu'un seuil de matérialité adéquat doit être fixé pour les facteurs Y et Z (en phase 3);
50. EBM est d'avis que ce seuil devrait être au minimum aussi élevé que celui du Distributeur (minimum de 15 M\$), et peut-être même légèrement supérieur;

- N.S. de l'audience du 25 avril 2017 - Volume 13, p. 116 et 117 (A-0150) (contre-interrogatoire de M. Lowry par Me Ouimette)

« Dr. MARK NEWTON LOWRY:

A. Well, I think that these guidelines are very reasonable for HQT as they are for HQD. The one issue that could be reconsidered is the seuil de matérialité proposé and I'm not sure whether that would be higher or lower. I mean, the overall base rate revenue requirement of HQT is larger than that of HQD. I believe, and so, that would speak for a somewhat higher threshold than exists for HQD.

Q. [58] O.K. Donc, évidemment, sur le seuil de matérialité, normalement on verrait cet enjeu-là davantage en Phase 3 mais pour le principe, pour les critères, ce que je comprends, c'est que selon vous, les quatre critères pourraient être applicables au Transporteur.

A. Yes. And I like the additional phrase "tant pour la création que le maintien d'un coût en Facteur Y." it makes sense too. »

(Nos soulignés)

- N.S. de l'audience du 26 avril 2017 - Volume 14, p. 49, l. 3 à 25 et p. 50, l. 1 à 23 (A-0152) (60% - 66% pour le Distributeur versus 78,4% pour le Transporteur si l'on compare les coûts de distribution et de services à la clientèle) (interrogatoire en chef d'EBM par Me Dubé);
- Présentation PowerPoint de la preuve de l'AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0049), p. 6;

2. L'établissement d'un facteur de productivité (le « facteur X »)

51. L'établissement d'un facteur X doit reposer sur une multitude d'éléments et sur une méthodologie qui est objective, impartiale et mesurable;

2.1 Les éléments sur lesquels le jugement exercé par la Régie doit reposer

52. Le jugement exercé par la Régie devrait reposer sur plusieurs éléments, et ce, afin de s'assurer qu'il s'agisse d'un « *Régie's informed judgement* » (HQTD-2, document 1.3 - Témoignage de MM. James M. Coyne et Robert C. Yardley sur les caractéristiques du MRI du Transporteur (version amendée) (C-HQT-HQD-0095), p. 1, 8, 13 et 14);

53. Le jugement de la Régie devrait reposer sur :

➤ Présentation PowerPoint de la preuve amendée d'EBM (C-EBM-0048), p. 9 :

- Gains d'efficience historiques :
 - D-2017-043, par. 140;
 - HQTD-3, Document 1.1 - Caractéristiques du MRI du Transporteur d'électricité (version amendée) (C-HQT-HQD-0097), p. 9;
- Potentiel de gains d'efficience dans le futur :
 - D-2017-043, par. 140;
 - HQTD-2, Document 1.3 - Témoignage de MM. James M. Coyne et Robert C. Yardley sur les caractéristiques du MRI du Transporteur (version amendée) (C-HQT-HQD-0095), p. 13;
 - N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 146, l. 8 à 25 et p. 145, l. 1 à 19 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Dubé);
- Différents exercices de balisage auprès d'utilités publiques d'autres juridictions :
 - D-2017-043, par. 140;
 - HQTD-3, Document 1.1 - Caractéristiques du MRI du Transporteur d'électricité (version amendée) (C-HQT-HQD-0097), p. 15;
 - N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 144, l. 13 à 25 et p. 145, l. 1 à 4 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Dubé);
 - R-3981-2016, HQT-3, Document 3 – Balisage (B-0011), annexes 1 et 2 (balisage sur la rentabilité économique des nouvelles pratiques d'approvisionnement du Transporteur) et N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 154 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Dubé) :

« Mme MARIE-CLAUDE ROQUET :

R. Les informations qui sont fournies au niveau de la pièce balisage, dans les causes tarifaires, couvrent la comparaison, généralement, de

coûts de... soit de maintenance, ONM, ou les coûts d'investissements. Dans un cas, on fait le balisage avec un forum canadien/US, qui est le balisage du PA Consulting. Du côté canadien, on fait un balisage, encore là, coûts... excusez-moi, je disais, coûts ONM, investissements et fiabilité, donc les trois grands paramètres. On le fait avec donc un panel US/canadien pour PA Consulting et on le fait avec un panel canadien pour le balisage de l'ACA (sic). »

(Nos soulignés)

- o Participation des intervenants dans le processus (N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 92 à 95(A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Sarault) :

« Q. [...] Donc, on voit qu'on a imposé une obligation au Distributeur de fournir des informations à la Régie et aux intervenants permettant à la Régie de rendre une décision éclairée sur le facteur X en phase 3. Est-ce que c'est quelque chose que le Transporteur serait disposé à faire? »

R. Donc, votre question, si... pour être sûr de bien répondre à votre question, là, c'est à savoir si le Transporteur mettrait également à la disposition des intervenants des études dont il disposerait sur la productivité?

Q. [70] Oui.

R. Oui. Bon, c'est ça. Alors, dans la mesure où la décision de la Régie nous demanderait de faire la même chose, on pourrait fournir les informations qui seraient requises par la Régie. Mais je vous soulignerais que, déjà dans nos dossiers tarifaires, on produit déjà de l'information au niveau de l'efficacité qui est réalisée au niveau des... le balisage de comparaisons. Madame Roquet en a présenté tout à l'heure au niveau de la CE. Donc, les informations de balisage que l'on a déjà, les études de balisage sont déjà présentées dans les différents dossiers tarifaires du Transporteur.

Mais, comme je vous le mentionne, si la décision de la Régie nous demande de fournir la même chose que le Distributeur, bien, on vérifiera qu'est-ce qu'on a de disponible comme information pour éclairer la Régie, pour lui permettre d'exercer son jugement puis de déterminer le facteur X sur une base de jugement.

Q. [71] Toujours dans la même optique, la Régie n'en parle pas expressément au paragraphe 164, sachant que la phase 3, ça va être une audience, n'est-ce pas, en bonne et due forme, pour se pencher sur les conditions et modalités plus pointues du MRI du Transporteur et du Distributeur, vous objecteriez-vous à ce que les intervenants également aient le droit de soumettre à la Régie des études, analyses et rapports susceptibles d'éclairer son jugement quant à la détermination du facteur X en phase 3? Audi alteram partem.

Mr. JAMES M. COYNE:

A. If I can address that question, I would. And the answer is yes, the...

Q. [72] You would object?

A. Oh, I'm sorry, deny. Yes, no, we would welcome the opportunity of participants. I should listen carefully.

Q. [73] O.K.

A. No objection. We would welcome other participants, it's the company's position that they would welcome other participants to submit studies that they would feel would properly inform the judgment of the Régie as the company would do likewise to give the Régie the best available information to inform what the X factor should be.

- Réalisation d'une étude de productivité :
 - D-2017-043, par. 140 et 168 (réalisation d'une étude de productivité multifactorielle à l'intérieur des trois premières années du MRI du Transporteur pour une application lors de la dernière année, révision du facteur X pour la dernière année du MRI si requis, utilisation le cas échéant du facteur X déterminé par l'étude dans le cadre d'un MRI subséquent et méthodologie et échéancier rattaché à la réalisation d'une telle étude en phase 3)
 - Présentation PowerPoint de la preuve amendée d'EBM (C-EBM-0048), p. 15 et 16 (effectuée par une entité indépendante du Transporteur);
 - Présentation PowerPoint du Dr. Mark Newton Lowry (C-AQCIE-CIFQ-0118), p. 20 et 21 :

« Not ideal to base X for HQT solely on existing studies

[...]

Productivity trend of HQT also pertinent

[...]

Plenty of time for a transmission productivity study. »
 - N.S. de l'audience du 25 avril 2017 - Volume 13, p. 54 et 55 (A-0150) (interrogatoire en chef du Dr. Lowry par Me Sarault) :

« Alright, so with respect to the base productivity trend - and I'm going to go over this a little fast because I want to get through the presentation - I just want to make the point that whereas the commission has already ruled that there will be no productivity study anytime soon for power distribution, that that's not the way that this is. It's usually done in these proceedings and most proceedings, in most proceedings there's not a Phase 2 where everything stops standstill for three or four, five months, to do a productivity study. It's just something that's done in Phase 3 and the company presents its study and the interveners present their study which is oftentimes funded by, effectively, by ratepayers or by the commission.

But I want to say too that the productivity trend of Hydro-Québec is very desirable to know because we now know that it's an important issue in rate setting, it should be part of the balisage and potentially too, in a very first generation plan, you could use their productivity trend as the basis for the X factor for the first generation plan, without having to go and look

at the complicated issue of the United States data. You couldn't do it twice because if you did it twice, they would know that the more productive they are this time, the higher their X factor would be the last time. But for a first generation plan, you could in theory just focus on the productivity trend of HQT.

And I would just say quickly too that there seems to be plenty of time to squeeze in a productivity study if you decided to do something differently for transmission because the indexing for Hydro-Québec Transmission possibly is not even going to begin until two thousand twenty (2020). I was surprised yesterday to hear that the Hydro- Québec seem to be intending to have a rate case for two thousand nineteen (2019) rates. That surprised me because I thought that two thousand eighteen (2018) would be the last rate case but if it was as late as two thousand nineteen (2019), then indexing doesn't begin until two thousand twenty (2020). »

(Nos soulignés)

- o N.S. de l'audience du 25 avril 2017 - Volume 13, p. 46, 48 et 49 (A-0150) (interrogatoire en chef du Dr. Lowry par Me Sarault) :

« Lastly to note that MRIs are very common for transmission overseas, usually not based on index research admittedly. Elenchus mentions Australia and Great Britain but in my direct evidence, I also mention some ten (10) or twelve (12) other countries in Europe alone that have MRIs for power transmission.

[...]

It's nice, indexing is nice as well that you get to side step the whole problem with cost forecast. Now, the next question is, in the long run at least, that you want to calibrate the X factor using some information about industry productivity trends. Well, how hard is that to do?

Now, there were statements made yesterday that this could be a problematic exercise but yet, HQT, in its wisdom, elected to choose an expert that has never actually done a transmission productivity study and they're the ones giving you advice about this.

Now, AQCIE chose us who have previously done work in this area and I can tell you that there are good transmission data available for dozens of United States utilities and probably we'll be able to throw into, one could throw into a study of this type, no matter who the consultant is that does it, Hydro One Networks as well. So, that is not a problem. And, in fact, it's much easier than it used to be in the old days to get this data and to process it because there are outfits like SNL Financial that just have that at your fingertips, all the itemised data from the United States is right there to get a study going. I mean, a study of that type really only takes three months or four months to do.

Also, the statement was made yesterday that no successful transmission productivity study has ever been done. Well, we've done these studies for Canadian transmission company clients and I'd liketo think that they were successful. We've also done sophisticated statistical bench marking studies for utilities in Australia using the United States data. So, I don't think that the data is a problem. I think it's very doable. »

(Nos soulignés)

- N.S. de l'audience du 25 avril 2017 - Volume 13, p. 40 (A-0150) (interrogatoire en chef du Dr. Lowry par Me Sarault) :

« Also, the statement was made yesterday that no successful transmission productivity study has ever been done. Well, we've done these studies for Canadian transmission company clients and I'd like to think that they were successful. We've also done sophisticated statistical bench marking studies for utilities in Australia using the United States data. So, I don't think that the data is a problem. I think it's very doable. »

- N.S. de l'audience du 24 avril 2017 - Volume 12, p. 80 et 98 (A-0148) (contre-interrogatoire du panel du Transporteur par Me Sarault) :

« Mr. JAMES M. COYNE :

A. I would just reinforce the points made previously in our evidence, and that is that for HQD, one could imagine creating a sample, and the typical process for a TFP study is to create a sample of US electric utilities or a mixture of electric and gas utilities, because you have a better set of data to work with. The problem we have with HQT is you now need to isolate the operations of a transmission company. And that has not been done before in North America successfully. So the question would really be can you create a robust enough database to be able to do so, to be able to represent that you have an industry trend, because the objective of that exercise should be to establish an industry trend that you could hold HQT accountable for from a productivity stand point. And it's not clear how you would define that industry in terms of the data that would be available to you and it would have to probably to come from US companies, one might envision a combination of US and Canadian companies if you had sufficient data.

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. »

(Nos soulignés et emphase ajoutée)

3. Les indicateurs de performance (les « IP ») proposés par EBM

3.1 Le choix des IP

54. EBM propose les IP suivants :

- Satisfaction de la clientèle;
- 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.

55. Les IP proposés par EBM couvrent les champs d'intervention suivants : satisfaction de la clientèle, disponibilité et fiabilité du réseau de transport et coûts;

56. Les champs d'intervention couverts par ces indicateurs respectent les champs établis par la Régie dans sa décision D-2017-043, au paragraphe 420, à l'exception de l'indicateur de coût;

57. Le Dr. Lowry reconnaît dans son témoignage qu'un indicateur de coût peut être approprié pour le Transporteur et il inclut les « losses » dans cet indicateur;

➤ Présentation PowerPoint du Dr. Mark Newton Lowry (C-AQCIE-CIFQ-0118), p. 32;

58. EBM est également d'avis que le poids relatif de la clientèle point à point doit être équitable et matériel versus la charge locale;

3.2 Les préoccupations d'EBM quant aux sondages de satisfaction de la clientèle

59. Les deux préoccupations principales d'EBM quant aux sondages de satisfaction de la clientèle effectués par le Transporteur sont (1) la transparence et (2) la question du traitement équitable entre les clients points à point dont le Producteur fait partie;

60. EBM souhaite plus de transparence dans les sondages pour être en mesure de s'assurer d'un traitement équitable;

➤ N.S. de l'audience du 26 avril 2017 - Volume 14, p. 38, l. 6 à 25 et p. 39 à 44, l. 1 à 4 (A-0152) (interrogatoire en chef du panel d'EBM par Me Dubé);

4. L'inclusion d'un MTÉR au MRI du Transporteur

61. EBM est en accord avec les paragraphes 450 à 454 de la décision D-2017-043 et croit que cette détermination devrait également s'appliquer au Transporteur;

5. Le traitement réglementaire

62. EBM est en accord avec les paragraphes 504 à 506 de la décision D-2017-043 et croit que cette détermination devrait également s'appliquer au Transporteur;

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.