

**Réponses du Distributeur et du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
d'Energy Brookfield Marketing s.e.c.
(« EBM »)**

- 1 • mesurer des dimensions en lien avec l'objectif relatif à la
2 performance, tel que 25 défini à la section 4.1.2;
- 3 • être sous le contrôle de la division; et
- 4 • être facilement mesurables.

5 *Le Transporteur prévoit retenir les indicateurs portant sur la fiabilité, la sécurité*
6 *et la disponibilité du réseau, dimensions qui définissent la performance dans*
7 *l'exploitation d'un réseau de transport d'électricité. Ces indicateurs seront, si*
8 *possible, choisis parmi les indicateurs retenus par la Régie dans la mesure où*
9 *ils permettent une appréciation adéquate des dimensions visées.*

10 *Le suivi d'indicateurs de performance permettra d'assurer que la*
11 *réalisation des gains d'efficience ne se fait pas au détriment de la fiabilité, de*
12 *la sécurité et de la disponibilité du réseau. »*

13 **Demands :**

14 2.1 Veuillez indiquer à la lumière des documents cités en ii) et iii) les indicateurs de
15 performance et sous-catégories que le Transporteur considère ne plus retenir
16 dans le cadre du MRI proposé.

17 **R2.1**

18 **Comme énoncé à la section 4.3.1 de la pièce HQTD-3, Document 1, le**
19 **Transporteur entend retenir, aux fins de son MRI, un nombre restreint**
20 **d'indicateurs à incidence financière. Ceux-ci seront sous le contrôle du**
21 **Transporteur, seront mesurables et évalueront la fiabilité, la sécurité et la**
22 **disponibilité du réseau, dimensions qui définissent la performance dans**
23 **l'exploitation d'un réseau de transport d'électricité. Le choix de ces indicateurs**
24 **sera fait en phase 3 du présent dossier.**

25 **Par ailleurs, il n'est pas prévu que le suivi des indicateurs, actuellement**
26 **présenté dans les rapports annuels et les demandes tarifaires du Transporteur,**
27 **ne soit pas maintenu. Les résultats de ces indicateurs n'affecteront toutefois**
28 **pas le partage des écarts de rendement avec les clients.**

29 2.1.1 Notamment, veuillez indiquer si la proposition du Transporteur est de ne
30 plus retenir l'indicateur de satisfaction de la clientèle pour l'une ou pour les
31 deux catégories de clients (Distributeur et point à point).

32 **R2.1.1**

33 **Voir la réponse à la question 2.1.**

34 2.2 Qu'est-ce que le Transporteur veut dire par l'expression « être sous le contrôle
35 de la division »?

36 **R2.2**

37 **L'expression « être sous le contrôle de la division » signifie que l'entreprise**
38 **peut contrôler, ou au minimum influencer, par ses actions, la performance**
39 **mesurée par l'indicateur.**

1 2.3 Le Transporteur prévoit-il ne pas faire appel à des données de tiers?

2 **R2.3**

3 **Le suivi des indicateurs de performance du Transporteur ne requiert pas de**
4 **données de pairs de l'industrie. Par contre, les exercices de balisage auxquels**
5 **participe le Transporteur font appel à ces sources de données.**

6 2.4 Le Transporteur entend-il cesser ces différentes participations aux études de
7 balisage?

8 **R2.4**

9 **Au-delà du volet réglementaire, le Transporteur participe aux différentes études**
10 **de balisage dans son rôle de vigie et de partage de pratiques gagnantes. En**
11 **conséquence, à ce stade-ci, le Transporteur n'envisage pas de cesser sa**
12 **participation aux différentes études de balisage.**

13 2.5 Le Transporteur prévoit-il ne plus faire rapport des résultats des études de balisage?

14 **R2.5**

15 **Il n'est actuellement pas prévu que le Transporteur cesse de faire rapport des**
16 **résultats des études de balisage auxquelles il participe.**

17 2.6 Veuillez décrire l'indicateur de fiabilité que le Transporteur suggère dans le cadre du
18 MRI proposé.

19 **R2.6**

20 **Voir la réponse à la question 2.1.**

21 2.6.1 Veuillez préciser si le Transporteur entend conserver l'indicateur de fiabilité
22 utilisé présentement dans le cadre des dossiers tarifaires.

23 **R2.6.1**

24 **Voir la réponse à la question 2.1.**

25 2.6.2 En fonction des documents cités en ii) et iii), veuillez énumérer les sous-
26 catégories d'indicateur de fiabilité que le Transporteur considère conserver,
27 le cas échéant.

28 **R2.6.2**

29 **Voir la réponse à la question 2.1.**

30 2.7 À quel indicateur de performance, le Transporteur réfère-t-il lorsqu'il fait état
31 de « disponibilité de réseau »? Veuillez le décrire.

32 **R2.7**

33 **Voir la réponse à la question 2.1.**

1 2.7.1 S'agit-il d'un indicateur de performance déjà considéré dans le cadre des
2 dossiers tarifaires (référence aux documents ii) et iii)?)

3 **R2.7.1**

4 **Voir la réponse à la question 2.1.**

5 3. **Référence : HQTD-3, Document 1, p. 28**

6 **Préambule :**

7 *« Pour chaque indicateur retenu, une cible de performance sera fixée*
8 *en tenant compte de l'impact du MGA sur l'évolution de l'âge du réseau et*
9 *du risque de défaillance. Ces cibles devront tenir compte de l'arbitrage*
10 *nécessaire entre les résultats d'indicateurs de performance et les coûts*
11 *incrémentaux pour les atteindre. Une pondération devra également être*
12 *accordée à chaque indicateur.*

13 *Au moment du suivi du MRI, le Transporteur présentera les résultats obtenus.*
14 *Pour chaque indicateur, un pourcentage d'atteinte comparant le résultat à la*
15 *cible sera calculé et, selon la pondération accordée, un indice de*
16 *performance globale sera obtenu.*

17 *Enfin, le partage des écarts de rendement sera conditionnel à l'atteinte d'un*
18 *certain pourcentage global de réalisation des indicateurs de performance. La*
19 *Régie a approuvé un tel mécanisme d'attribution pour Gazifère. »*

20 **Demandes :**

21 3.1 Qu'est-ce que le Transporteur entend par un « indice de performance globale »?
22 Veuillez décrire la composition de cet indice.

23 **R3.1**

24 **Le Transporteur entend proposer une méthode d'appréciation globale de la**
25 **performance des indicateurs à incidence financière qui auront été retenus à la**
26 **phase 3 du présent dossier selon les pondérations de chaque indicateur et le**
27 **degré d'atteinte de leurs cibles respectives.**

28 3.2 Le Transporteur prévoit-il de ne plus utiliser l'indicateur composite dont il est fait
29 référence à la page 23, ligne 21 de la pièce HQTD-3, document 1?

30 **R3.2**

31 **Voir la réponse à la question 2.1.**

32 3.3 Comment le transporteur entend-il tenir compte d'un mécanisme de pondération
33 des indicateurs de performance pour assurer une certaine équité entre ses deux
34 catégories de clients (point à point et le Distributeur (HQD))

35 **R3.3**

36 **Voir les réponses aux questions 2.1 et 3.1.**

1 4. Référence : HQTD-3, Document 1, p. 28

2 **Préambule :**

3 « Un mécanisme de partage des réductions de coûts, en complément au
4 MRI qui sera proposé en phase 3, favorisera la recherche de gains
5 d'efficacité et l'atteinte du second objectif de l'article 48.1 qui vise une
6 réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et au
7 Transporteur.. »

8 **Demandes :**

9 4.1 Veuillez confirmer que lorsque le Transporteur réfère « aux consommateurs », il
10 considère tant les clients de la charge locale que les clients de point à point.

11 **R4.1**

12 **L'expression « consommateurs » citée en préambule réfère à l'ensemble des**
13 **clients du Transporteur, soit ceux pour le service de transport pour**
14 **l'alimentation de la charge locale, les services de transport de point à point et,**
15 **le cas échéant, le service de transport en réseau intégré.**

16 4.2 Veuillez expliquer comment le Transporteur envisage l'application d'un mécanisme
17 de partage des trop-perçus entre les clients de la charge locale et les clients de
18 point-à-point.

19 **R4.2**

20 **En fonction du mécanisme de traitement des écarts de rendement (« MTÉR »)**
21 **autorisé par la Régie dans sa décision D-2014-034¹, les écarts favorables seront**
22 **partagés entre le Transporteur et l'ensemble de sa clientèle. Il est prévu que les**
23 **écarts de rendement à partager soient comptabilisés dans un compte d'écarts à**
24 **être soldé en fonction des modalités de disposition acceptées par la Régie**
25 **dans cette même décision. Cependant, le Transporteur rappelle que les**
26 **paramètres du MTÉR pourraient être revus en phase 3 du présent dossier,**
27 **comme le mentionne l'expert du Transporteur dans son rapport :**

28 **“It is appropriate to revisit the design of the ESM in Phase 3 to ensure**
29 **that the sharing of cost reductions is aligned with the overall MRI**
30 **ratemaking framework for HQD and HQT and to assess the related**
31 **impact, if any, on the current authorized ROE².”**

32 5. Référence : HQTD-2, Document 1, p. 24

33 **Préambule :**

34 « *The “Judgment” approach avoids many of the controversies over sample*
35 *size, data sources, and quantitative methods while still providing an incentive*
36 *to pursue efficiency gains.* »

¹ Décision D-2014-034 (dossier R-3842-2013), paragraphes 370 et 385.

² HQTD-2, Document 1, page 26.

1 **Demande :**

2 5.1 Please indicate in which jurisdiction was this « Judgment » approach applied and
3 the type of MRI for each situation as the case may be.

4 **R5.1**

5 **See the response to OC Question 5.1 in HQTD-4, Document 6. For further**
6 **development on advantages and disadvantages, see also response to**
7 **AQCIE-CIFQ Questions 12.2 to 12.10 in HQTD-4, Document-3. Finally, in its**
8 **report, Concentric recommends an “I-X” approach for HQD. However, HQT’s**
9 **circumstances warrant a building block approach, that does not require the**
10 **judgment approach and neither a productivity study or X-factor.**