

**Caractéristiques du MRI du Transporteur
d'électricité**

Version amendée

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Fondements de la proposition.....	6
2.1	Rappel des constats du rapport d’Elenchus Research Associates	6
2.2	Rappel des objectifs poursuivis	6
2.3	Mise à jour du contexte	6
3	Proposition amendée du Transporteur.....	7
3.1	Impacts du nouveau contexte sur la proposition.....	7
3.2	Caractéristiques du MRI du Transporteur	7
3.2.1	Description des caractéristiques du MRI de HQT.....	7
3.2.2	Choix des paramètres	8
3.3	Suivi de la performance du Transporteur	11
3.4	Processus réglementaire	11
4	Conclusion	12
	Annexe A Synthèse des principales caractéristiques du MRI du Transporteur.....	13

1 Introduction

1 Le 30 juin 2015, la Régie de l'énergie (« la Régie ») a rendu la décision D-2015-103 dans
2 laquelle elle retient les enjeux de la phase 1, soit l'interprétation de l'article 48.1 de la *Loi sur*
3 *la Régie de l'énergie* (« la Loi »), les caractéristiques ou objectifs opérationnels d'un
4 mécanisme de réglementation incitative (« MRI ») et le traitement des réseaux autonomes.

5 Le 26 octobre 2015, les experts retenus par Hydro-Québec, dans ses activités de
6 distribution d'électricité (le « Distributeur ») et dans ses activités de transport d'électricité (le
7 « Transporteur »), Concentric Energy Advisors (« CEA »), ont déposé leur rapport
8 d'expertise (HQTD-2, Document 1). Le 9 novembre 2015, le Distributeur et le Transporteur
9 ont déposé leur preuve (HQTD-3, Document 1) portant sur les caractéristiques ou objectifs
10 opérationnels d'un MRI et le traitement des réseaux autonomes.

11 Le 23 février 2016, le Distributeur et le Transporteur ont demandé une remise *sine die* de
12 l'audience prévue du 14 au 23 mars 2016 afin que de nouveaux gestionnaires puissent
13 disposer du temps nécessaire pour prendre connaissance de la preuve déposée,
14 s'approprier le contenu et revoir et valider les propositions présentées par le Transporteur et
15 le Distributeur. Ils ont également suggéré la tenue d'une rencontre préparatoire en juin 2016
16 pour revoir le calendrier procédural.

17 Le 2 mars 2016, la Régie rend la décision D-2016-030 dans laquelle elle suspend la tenue
18 de l'audience du 14 au 23 mars 2016 et convoque une rencontre préparatoire le 22 mars 2016
19 afin de discuter de l'établissement d'un échéancier pour mener la phase 1 à terme. Lors de
20 cette rencontre, le Distributeur et le Transporteur se sont engagés à informer la Régie, en
21 juin 2016, des délais anticipés pour les amendements à leur preuve, le cas échéant. De
22 plus, il a été convenu que cette audience aura lieu du 19 au 30 septembre 2016.

23 Le 12 avril 2016, le Distributeur informe la Régie que son exercice de validation est terminé
24 et qu'il est disposé à poursuivre le dossier.

25 Le 30 juin 2016, par le biais d'une correspondance, le Transporteur fait le statut de son
26 exercice de validation et annonce qu'il compte apporter des amendements à sa preuve. Le
27 6 juillet 2016, la Régie ordonne au Transporteur, dans la décision D-2016-107, de déposer
28 sa preuve amendée au plus tard le 30 septembre 2016, scinde le traitement de l'examen du
29 dossier du Distributeur et du Transporteur et réserve la période du 24 au 28 avril 2017 pour
30 l'audience ayant trait aux aspects du dossier pertinents au Transporteur.

31 Le présent document constitue la preuve amendée du Transporteur. Les sections suivantes
32 font un rappel des fondements sur lesquels repose la proposition de caractéristiques du
33 MRI, exposent le contexte ayant motivé les changements à la preuve initiale et présentent la
34 proposition amendée quant aux caractéristiques recherchées d'un premier MRI pour le
35 Transporteur. Celle-ci s'appuie toujours sur les recommandations des experts CEA.

2 Fondements de la proposition

2.1 Rappel des constats du rapport d'Elenchus Research Associates

1 Des grands constats tirés du rapport d'Elenchus Research Associates (« ERA »), le
2 Transporteur rappelle les suivants :

- 3 • Il n'existe pas de formule unique et clairement définie en matière de MRI ; chaque
4 MRI doit être adapté au contexte et aux particularités de l'entreprise réglementée¹ ;
- 5 • Les MRI sont majoritairement appliqués chez des distributeurs, aucun transporteur
6 n'est soumis à un MRI au Canada². Les MRI sont souvent appliqués aux
7 distributeurs d'électricité en priorité tels qu'en Ontario³ et en Alberta. Les MRI
8 applicables aux transporteurs présentent des caractéristiques différentes de ceux
9 applicables aux distributeurs d'électricité⁴.
- 10 • Les MRI de première génération sont de facture simple⁵.

11 Ces constats ont orienté l'identification des caractéristiques pour le MRI du Transporteur.

2.2 Rappel des objectifs poursuivis

12 Dans la décision D-2015-169⁶ portant sur l'interprétation de l'article 48.1, la Régie détermine
13 que les objectifs décrits à l'article 48.1, soit l'amélioration continue de la performance et de
14 la qualité du service, la réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et au
15 Distributeur et au Transporteur ainsi que l'allègement du processus de fixation ou
16 modification des tarifs, sont exhaustifs aux fins de l'établissement d'un MRI.
17 Conséquemment, les caractéristiques du MRI à retenir par la Régie pour le Transporteur
18 devront correspondre aux trois objectifs fixés par l'article 48.1 de la Loi.

2.3 Mise à jour du contexte

19 Depuis les ajustements organisationnels communiqués dans la correspondance du
20 23 février 2016 et la nomination d'un nouveau président à Hydro-Québec TransÉnergie en
21 mai 2016, le Transporteur a revu la portée et les enjeux associés au MRI initialement
22 proposé en considérant également le retour d'information des intervenants par l'entremise
23 de leurs mémoires et réponses aux demandes de renseignements.

¹ Extrait du témoignage d'ERA, Notes sténographiques, 27 mai 2015, page 118.

² Extrait du témoignage d'ERA, Notes sténographiques, 27 mai 2015, pages 74 et 82-83.

³ Performance-based regulation – A review of design options as background for the review of PBR for Hydro-Québec Distribution and Transmission divisions, Elenchus Research Associates, Inc., January 2015, page 30.

⁴ Performance-based regulation – A review of design options as background for the review of PBR for Hydro-Québec Distribution and Transmission divisions, Elenchus Research Associates, Inc., January 2015, page 2.

⁵ Extrait du témoignage d'ERA, Notes sténographiques, 27 mai 2015, page 29.

⁶ D-2015-169, Dossier R-3897-2014 (Réglementation incitative du Distributeur et du Transporteur), page 15, paragraphes 57 et 58.

1 Cette analyse a permis de dégager les constats suivants :

- 2 • une préoccupation du Transporteur et des intervenants en ce qui a trait au risque
3 associé aux variations importantes possibles des prévisions pour la durée du MRI ;
4 • une préférence des intervenants pour une approche de MRI de type « I-X ».

5 Ces éléments ont conduit le Transporteur à revoir les caractéristiques proposées de son
6 MRI. Ainsi, la proposition de caractéristiques du MRI du Transporteur devra être développée
7 en tenant compte des objectifs poursuivis, du contexte législatif, réglementaire, commercial
8 et opérationnel de la division, tout en privilégiant un modèle simple et d'application ciblée.

3 Proposition amendée du Transporteur

3.1 Impacts du nouveau contexte sur la proposition

9 À la lumière de ces nouvelles considérations, le Transporteur a confié à CEA le mandat de
10 revoir les caractéristiques souhaitables du MRI du Transporteur. Les experts ont refait leurs
11 analyses en prenant en compte ces nouveaux éléments contextuels et les particularités du
12 Transporteur présentées à la section 4.1.1 de la pièce HQTD-3, Document 1, qui demeurent
13 d'actualité suivant la demande tarifaire pour l'année 2017 récemment déposée, soit
14 l'ampleur et l'état du réseau de transport, la structure de coûts et le recours au modèle de
15 gestion des actifs (« MGA ») pour la détermination d'un scénario optimisé d'interventions en
16 pérennité ou en maintenance sur le réseau. Le Transporteur rappelle que le MGA permet
17 d'établir les investissements en pérennité et les travaux de maintenance aux charges à
18 effectuer à court terme, dans un cadre cohérent à long terme pour assurer la sécurité des
19 employés et du public, la fiabilité et la disponibilité du réseau.

20 La prochaine section présente la proposition amendée du Transporteur sur la base des
21 recommandations amendées des experts présentées à la pièce HQTD-2, Document 1.3
22 quant aux caractéristiques appropriées au MRI du Transporteur. Celle-ci reprend certains
23 éléments du cadre réglementaire actuel, énoncés à la section 4.1.3 de la pièce HQTD-3,
24 Document 1, lequel s'est avéré performant en permettant au Transporteur de rencontrer ses
25 responsabilités en matière de sécurité, de fiabilité et de disponibilité dans un contexte
26 opérationnel exigeant, tout en réalisant d'importants gains d'efficacité.

3.2 Caractéristiques du MRI du Transporteur

27 L'annexe A présente une synthèse des principales caractéristiques du MRI pour le
28 Transporteur.

3.2.1 Description des caractéristiques du MRI de HQT

29 La proposition de caractéristiques de MRI pour le Transporteur doit être adaptée à son
30 contexte et à ses particularités, dont notamment sa structure de coûts de même que les

1 besoins croissants en maintenance et en investissements pour maintenir la sécurité des
2 employés et du public, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport.

3 Le développement d'un MRI doit se faire selon une approche prudente, à partir d'éléments
4 du cadre réglementaire actuel. Cette approche prudente est d'autant plus appropriée
5 qu'aucun transporteur d'électricité en Amérique du Nord n'est actuellement soumis à un
6 MRI, comme l'indiquent ERA et CEA dans leurs rapports respectifs.

7 Sur la base des recommandations de CEA, le Transporteur propose une approche de MRI
8 de type hybride selon laquelle la composante charges nettes d'exploitation (« CNE ») des
9 revenus requis est assujettie à une formule de type « I-X » alors que les autres
10 composantes des revenus requis, essentiellement associées aux investissements,
11 demeurent déterminées annuellement en fonction du cadre réglementaire actuel dans
12 lequel évolue le Transporteur.

13 Cette proposition est en continuité avec la formule paramétrique actuellement utilisée pour
14 établir le niveau des CNE et reflète les préoccupations du Transporteur quant au risque
15 associé aux variations possibles des prévisions des revenus requis sur l'horizon du plan.

3.2.2 Choix des paramètres

16 La détermination des revenus requis peut être exprimée ainsi :

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

17 CNE

18 La formule d'indexation de type « I-X » proposée s'appliquant aux CNE⁷ est la suivante :

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

19 Dans le MRI proposé par le Transporteur, les CNE sont déterminées la première année sur
20 la base du coût de service (année de *rebasings*) et en fonction de la formule paramétrique ci-
21 haut pour les deux années suivantes.

22 Le *taux d'inflation (I)* proposé est une combinaison de l'IPC et du taux de croissance des
23 salaires d'Hydro-Québec, utilisée actuellement, afin de mieux refléter les particularités et le
24 contexte opérationnel du Transporteur⁸.

⁷ Dans cette formule, le libellé CNE est constitué de la composante « Charges nettes d'exploitation » et de l'item « Achats d'électricité » actuellement utilisés dans la détermination des revenus requis.

⁸ Les réponses aux questions 3.1 et 3.2 de la demande de renseignements numéro 1 (HQTD-4, Document 1) de la Régie et 7.1 et 7.2 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie (HQTD-4, Document 1.1) exposent plus en détails les raisons du choix de ce facteur d'inflation.

1 En ce qui a trait au *facteur de productivité (X)*, selon la recommandation de leurs experts, le
2 Transporteur propose l'approche du jugement pour fixer le facteur de productivité en se
3 basant sur ses gains d'efficacité historiques et différents exercices de balisage.

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

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

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

15 Enfin, l'*ajustement pour les éléments de suivis particuliers (ESP)* vise les éléments
16 suivants :

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

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

23 **Autres composantes**

24 Les autres composantes des revenus requis sont déterminées selon le régime
25 réglementaire actuel, soit en fonction du coût de service. Elles comprennent les
26 composantes de base, ainsi que les comptes d'écart et de report (« CER ») :

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

27 Les composantes de base incluent le rendement sur la base de tarification, l'amortissement,
28 les taxes, les frais corporatifs et les autres éléments résiduels. Ces éléments évoluent selon
29 une trajectoire autre que celle dérivée par la formule $I - X$ et sont, par conséquent,
30 déterminés sur la base du coût de service prévu.

31 Les CER sont associés aux éléments dont les coûts peuvent être volatils, imprévisibles et
32 importants. Il s'agit des CER déjà reconnus par la Régie afin de protéger à la fois le
33 Transporteur et les clients de la variabilité des coûts et des revenus associés à ces

1 éléments. Dans le contexte de la réglementation incitative, les motifs au soutien de la mise
2 en place et au maintien des CER existants demeurent valables.

3 **Facteur exogène**

4 Puisque certains événements majeurs ou exogènes pourraient avoir des impacts importants
5 sur les revenus requis du Transporteur, des ajustements peuvent être nécessaires afin de le
6 prémunir contre des coûts qu'il n'aurait pu prévoir, ou sur lesquels il n'exerce pas de
7 contrôle, et de le protéger d'écart défavorables qui pourraient compromettre sa santé
8 financière et l'atteinte d'un rendement raisonnable. Réciproquement, de tels ajustements
9 protègent la clientèle d'écart favorables découlant d'événements majeurs ou exogènes qui
10 pourraient survenir en cours de MRI.

11 Les événements suivants pourraient être traités comme facteur exogène :

- 12 • des événements climatiques extrêmes ;
- 13 • des bris majeurs ;
- 14 • des demandes non prévues de clients ;
- 15 • des décrets gouvernementaux ;
- 16 • des décisions de la Régie ;
- 17 • des exigences légales et réglementaires (autorité gouvernementale et organismes
18 réglementaires).

19 **Clause de sortie**

20 CEA recommande une clause de sortie advenant un écart de rendement des capitaux
21 propres supérieur ou inférieur à un certain nombre de points de base. Cette caractéristique
22 vise à protéger l'entreprise réglementée et sa clientèle d'effets indus découlant de la
23 conception ou survenant dans le cadre de l'exercice du MRI en permettant sa révision ou
24 son interruption.

25 **Terme**

26 Le terme de trois ans est, selon CEA, un terme suffisamment long pour identifier, mettre en
27 place et profiter de mesures d'efficacité. Comme présenté dans le rapport d'ERA, ce terme
28 de trois ans est également conforme à celui des deux premières générations de MRI en
29 Ontario⁹ et à celui de Con Edison pour six des sept générations de MRI couvrant les années
30 1992 à 2015¹⁰.

⁹ Performance-based regulation – A review of design options as background for the review of PBR for Hydro-Québec Distribution and Transmission divisions, Elenchus Research Associates, Inc., January 2015, page A-12.

¹⁰ Ibid, page A-37.

1 ***Renouvellement du plan***

2 Dans un délai raisonnable avant l'expiration du terme du MRI, le Transporteur déposera une
3 demande visant la poursuite du MRI existant ou les modifications aux paramètres ou à la
4 structure du MRI existant, selon le cas¹¹.

3.3 Suivi de la performance du Transporteur

5 Le Transporteur a fait état de sa proposition en regard des indicateurs de performance, de
6 leur mode d'intégration au MRI et du mécanisme de partage des écarts de rendement à la
7 section 4.3 de la preuve originale à la pièce HQTd-3, Document 1 Le suivi qui y est
8 présenté sera fait annuellement à la Régie par le biais du rapport annuel.

3.4 Processus réglementaire

9 L'objectif 3 de l'article 48.1 de la Loi vise un allègement du processus par lequel sont fixés
10 ou modifiés les tarifs du transporteur d'électricité et les tarifs du distributeur d'électricité
11 applicables à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs. Cet objectif peut
12 être atteint par le recours à une approche simple et par un processus d'établissement des
13 tarifs annuels optimisé.

14 En ce qui a trait à ce dernier élément, le Transporteur vise l'allègement de l'examen de ses
15 demandes tarifaires par :

- 16 • L'espacement de l'établissement des CNE sur la base du coût de service : seule
17 l'année de « rebasing », soit un an sur les trois du plan proposé, fera l'objet d'une
18 détermination des CNE sur la base du coût de service ce qui permettra
19 l'élimination de la revue « ligne par ligne » des CNE pour les années 2 et 3 ;
- 20 • Le dépôt, sur une base annuelle et selon un format allégé à être déterminé par la
21 Régie, des ajustements annuels des données nécessaires à la révision des tarifs,
22 soit notamment, les paramètres de la formule (à l'exception du facteur de
23 productivité), les composantes de base, les CER, les éléments exogènes ainsi que
24 les besoins des services de transport ;
- 25 • La réduction du temps d'examen des ajustements annuels ainsi que du processus
26 de traitement allégé à être adopté par la Régie selon une procédure par voie de
27 consultation.

28 De plus, la proposition du Transporteur n'ajoute aucune nouvelle étape réglementaire. Elle
29 ne remet pas en cause le processus d'examen par la Régie des rapports annuels du
30 Transporteur et le processus d'autorisation des projets d'investissement.

¹¹ Dossier R-3897-2014 (Réglementation incitative du Distributeur et du Transporteur), HQTd-4, Document 1, réponse 6.1 et HQTd-4, Document 1.2, réponses 3.1 et 3.2.

1 Enfin, l'alternance de l'année de départ des MRI du Transporteur et du Distributeur peut
2 constituer une source additionnelle d'allègement pour les partis impliqués en plus de
3 permettre de profiter des leçons apprises. C'est d'ailleurs l'approche qu'a retenue l'Ontario
4 Energy Board dans le cadre de sa révision du cadre réglementaire pour les compagnies
5 d'électricité en Ontario¹².

4 Conclusion

6 La proposition des caractéristiques du MRI du Transporteur, sous la forme d'une approche
7 hybride sur un horizon de trois ans, tient compte de ses particularités et de son contexte
8 d'affaires actuel. Elle intègre un incitatif à l'efficience par le biais notamment d'un facteur X,
9 permet l'intégration de l'optimisation de ses activités grâce à l'utilisation du MGA et
10 considère la trajectoire particulière de certains coûts, dont ceux liés aux investissements du
11 Transporteur.

12 L'ensemble des caractéristiques proposées permettra au Transporteur d'exercer sa mission
13 en assurant la sécurité du public et de ses employés, en maintenant la fiabilité et en
14 maximisant la disponibilité du réseau dans une perspective à long terme. Avec l'ajout
15 d'indicateurs de performance avec impact financier, un MTÉR revu et un processus
16 réglementaire optimisé, cette proposition table sur les avantages du cadre réglementaire
17 existant en faisant les adaptations nécessaires pour rencontrer les trois objectifs de
18 l'article 48.1 de la Loi qui sont l'amélioration continue de la performance et de la qualité de
19 service, une réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et au Transporteur
20 et l'allègement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs. Elle tient également
21 compte des préoccupations des parties prenantes au présent dossier.

22 Par ailleurs, eu égard aux constats d'ERA¹³ et de CEA¹⁴ quant au faible nombre de
23 transporteurs d'électricité assujettis à un MRI à travers le monde, voire leur absence au
24 Canada et en Amérique du Nord à ce jour, le Transporteur est d'avis qu'une démarche
25 prudente vers la réglementation incitative, assurant stabilité et prévisibilité, demeure à
26 privilégier.

¹² Performance-based regulation – A review of design options as background for the review of PBR for Hydro-Québec Distribution and Transmission divisions, Elenchus Research Associates, Inc., January 2015, page 30.

¹³ Extrait du témoignage d'ERA, Notes sténographiques, 27 mai 2015, pages 74 et 82-83.

¹⁴ Témoignage de MM. James M. Coyne et Robert C. Yardley de CEA sur les caractéristiques du MRI du Transporteur d'électricité, HQT-D-2, Document 1.3, page 5.

Annexe A

Synthèse des principales caractéristiques du MRI du Transporteur Version amendée

Tableau A1-1 Principales caractéristiques proposées du MRI

Caractéristiques	Description
Méthode de détermination des revenus requis	<i>Hybride : Formule de type « I-X » et coût de service (« COS »)</i>
Terme du plan	<i>3 ans</i>
Éléments indexés selon une formule de type « I-X »	<i>CNE¹⁵</i>
Éléments déterminés selon le coût de service	<i>Rendement sur la base de tarification, amortissement, taxes, achats de services de transport, frais corporatifs, comptes d'écarts et de reports reconnus par la Régie et autres éléments résiduels des revenus requis (« Autres composantes »)</i>
Investissements	<i>Maintien de l'autorisation sur une base annuelle des investissements < 25 M\$ et sur une base individuelle des investissements ≥ 25 M\$</i>
Inflation (I)	<i>CNE : Indice combinant l'IPC et le taux de croissance des salaires d'Hydro-Québec ; Autres composantes : Intégrée aux prévisions</i>
Productivité (X)	<i>CNE : Jugement exercé par la Régie ; Autres composantes : Intégrée aux prévisions</i>
Mises à jour annuelles	<i>Inflation (I), croissance (C), maintenance liée à la pérennité (P), activités récurrentes (A), et éléments de suivis particuliers (ESP), autres composantes et besoins des services de transport</i>
Ajustements ponctuels	<i>Événements imprévisibles ou exogènes (ex : événements climatiques extrêmes, bris majeurs, demandes non prévues de clients, décrets gouvernementaux, décisions de la Régie, exigences légales et réglementaires)</i>
Clause de sortie	<i>Possibilité de révision ou d'interruption du plan si écarts de rendement supérieur ou inférieur à un certain nombre de points de base</i>
Indicateurs de performance	<i>Choix d'un nombre limité d'indicateurs de performance aux fins du partage des écarts de rendement</i>
Partage des écarts de rendement	<i>Ajustement aux modalités du MTÉR aux fins d'un arrimage avec le MRI</i>

¹⁵ Voir note en bas de page 7.