

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2019-060

R-4058-2018

16 mai 2019

PRÉSENTS :

Lise Duquette
Marc Turgeon
François Émond
Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

**Décision sur l'établissement des modalités du mécanisme
de réglementation incitative**

*Demande de modification des tarifs et conditions des
services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2019*

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

Intervenants

Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ),
représenté par M^e Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ),
représenté par M^e Pierre Pelletier et M^e Guy Sarault;

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM),
représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI),
représentée par M^e André Turmel;

Option consommateurs (OC),
représentée par M^e Éric McDevitt David et M^e Éric Oliver;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA),
représenté par M^e Dominique Neuman.

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	6
2.	RECEVABILITÉ DE LA CONTRE-PREUVE.....	8
3.	POINT DE DÉPART DU CALCUL DE LA FORMULE D'INDEXATION.....	14
4.	FACTEUR D'INFLATION (FACTEUR I).....	16
	4.1 Position des intervenants.....	17
	4.2 Opinion de la Régie.....	18
5.	FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X) ET DIVIDENDE CLIENT (FACTEUR S)	20
	5.1 Positions des intervenants	26
	5.2 Opinion de la Régie.....	33
6.	FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS (FACTEUR C).....	36
7.	SEUIL DE MATÉRIALITÉ.....	38
	7.1 Position des intervenants.....	39
	7.2 Opinion de la Régie.....	42
8.	FACTEUR Y	43
	8.1 Position des intervenants.....	47
	8.2 Opinion de la Régie.....	50
9.	FACTEUR Z	53
	9.1 Position des intervenants.....	56
	9.2 Opinion de la Régie.....	59
	9.3 Propositions relatives aux ajouts, modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables.....	63
10.	COMPTES D'ÉCARTS ET DE REPORTS AFFÉRENTS AUX EXCLUSIONS ET EXOGÈNES.....	64
	10.1 CÉR relatif au coût de retraite.....	64

11. COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS PRÉ-MRI.....	65
12. FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL.....	67
13. DONNÉES À FOURNIR AUX RAPPORTS ANNUELS	74
14. LIAISON DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE AU MTÉR.....	76
14.1 Position des intervenants sur les Indicateurs de qualité de service à lier au MTÉR.....	81
14.2 Opinion de la Régie sur les indicateurs.....	85
14.3 Position des intervenants sur la liaison des indicateurs au MTÉR	92
14.4 Opinion de la Régie sur la liaison des indicateurs au MTÉR	98
15. CLAUSE DE SORTIE.....	103
15.1 Position des intervenants.....	105
15.2 Opinion de la Régie.....	106
16. SOMMAIRE.....	109
 DISPOSITIF	 114
 ANNEXE 1.....	 117
ANNEXE 2.....	121

1. INTRODUCTION

[1] Le 27 juillet 2018, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur ou HQT) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande de modification des tarifs et conditions de transport pour l'année 2019 (la Demande).

[2] Dans sa décision D-2018-001², la Régie approuvait les caractéristiques, dont la durée, du premier mécanisme de réglementation incitative (MRI) applicable au Transporteur pour les quatre années tarifaires débutant en 2019. La Régie établissait le tarif de transport pour cette première année sur la base du coût de service. Pour chacune des trois années suivantes, la Régie fixerait ce tarif sur la base d'un mécanisme de plafonnement des revenus.

[3] La Régie réservait toutefois sa décision finale à l'égard de certaines caractéristiques et ordonnait la tenue d'une phase 3 pour le dossier R-3897-2014³.

[4] Cependant, compte tenu de certains délais, elle ordonnait que cette phase soit examinée conjointement avec le dossier tarifaire 2019 du Transporteur. Elle lui ordonnait de présenter, lors de cette phase 3, la méthodologie et l'échéancier rattachés à la réalisation d'une étude de productivité multifactorielle (Étude PMF).

[5] Conformément à cette décision, le Transporteur inclut dans sa Demande ses propositions à l'égard des caractéristiques du MRI qui s'appliqueront pour les années 2 à 4 du MRI, soit de 2020 à 2022.

[6] Le 2 août 2018, la Régie rend sa décision procédurale D-2018-100 portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention. La Régie reconnaît d'office le statut d'intervenant aux personnes qui ont été reconnues à ce titre dans le dossier R-3897-2014, soit l'AREQ, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, OC, le RNCREQ, SÉ-AQLPA, l'UC et l'UMQ⁴.

¹ [RLRQ, c. R-6.01](#).

² Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#).

³ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 37.

⁴ Décision [D-2018-100](#), p. 4, par. 10.

[7] Le 4 août 2018, l'avis est publié dans Le Devoir, La Presse+, Le Soleil et The Gazette. Le 6 août 2018, le Transporteur informe la Régie que l'avis est publié sur les sites internet et OASIS du Transporteur.

[8] Le 14 septembre 2018, la Régie rend sa décision procédurale D-2018-125⁵ portant sur le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation, le calendrier de traitement et la confidentialité. Cette décision informe les participants que l'audience sur le volet tarifaire aura lieu du 26 novembre au 5 décembre 2018 et qu'une audience sur le volet du MRI aura lieu du 14 au 23 janvier 2019.

[9] Le 12 décembre 2018, le Transporteur dépose une demande interlocutoire afin que les tarifs proposés des services de transport d'électricité pour l'année 2019, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier (les Tarifs proposés), soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2019.

[10] Le 20 décembre 2018, par sa décision D-2018-187⁶, la Régie accueille la demande interlocutoire du Transporteur et déclare provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2019, les tarifs des services de transport d'électricité, tels que proposés par le Transporteur aux pièces B-0166 et B-0167⁷.

[11] L'audience relative au sujet du taux de pertes et au volet du MRI se déroule du 14 janvier au 5 février 2019, date à laquelle la Régie entame son délibéré sur la Demande.

[12] Le 12 avril 2019, la Régie rend sa décision sur le volet tarifaire pour l'année 2019 et ordonne la tenue d'une audience le 30 mai 2019 dans le cadre de la phase 2 du présent dossier sur l'Étude PMF⁸.

[13] La présente décision porte sur la demande relative à l'établissement des modalités du MRI.

⁵ Pièce [A-0005](#).

⁶ Décision [D-2018-187](#).

⁷ Pièces [B-0166](#) et [B-0167](#), respectivement.

⁸ Décision [D-2019-047](#), p. 149, par. 649.

2. RECEVABILITÉ DE LA CONTRE-PREUVE

[14] Le 23 janvier 2019, le Transporteur a administré une contre-preuve de son expert (Concentric Energy Advisors, Inc. (Concentric)) afin de répondre à certaines affirmations de l'expert de l'AQCIE-CIFQ (PEG).

[15] La Régie a émis des mises en garde à l'effet que ce ne devait pas être une répétition de la preuve principale ou un moyen de scinder sa preuve⁹. Elle a également exigé que l'expert du Transporteur précise pourquoi il n'avait pu aborder les sujets de sa contre-preuve lors de sa preuve principale¹⁰.

[16] EBM a exprimé une objection sur le premier sujet abordé par Concentric, soit l'impact du modèle de gestion des actifs (MGA) sur le facteur de productivité¹¹, tandis que la FCEI s'est objectée d'entrée de jeu à la contre-preuve elle-même, suggérant cependant à la Régie de l'entendre sous réserve¹².

[17] La Régie a finalement décidé d'entendre sous réserve la contre-preuve du Transporteur.

[18] En plaidoirie, EBM soumet notamment que plusieurs commentaires de l'expert du Transporteur relèvent davantage de l'argumentaire et souligne que plusieurs des sujets abordés se trouvaient déjà dans le rapport de l'expert de l'AQCIE-CIFQ soumis en preuve¹³.

[19] Suivant la présentation de la contre-preuve par l'expert du Transporteur, la FCEI a passé en revue chacun des sujets abordés par ce dernier et en a conclu que la contre-preuve présentée par le Transporteur constitue une tentative de dernière minute pour offrir des réponses qui auraient dû être données plus tôt en audience.

⁹ Pièce [A-0080](#), p. 230.

¹⁰ Pièce [A-0081](#), p. 9.

¹¹ Pièce [A-0081](#), p. 16 et 17.

¹² Pièce [A-0081](#), p. 20.

¹³ Pièce [A-0088](#), p. 47 à 49.

Règles en matière de contre-preuve

[20] Avant de se prononcer sur la recevabilité de la contre-preuve, la Régie tient à rappeler certaines règles qui s'y appliquent.

[21] Dans sa décision D-2009-075¹⁴, la Régie mentionnait qu'un tribunal administratif est maître de sa procédure et que les règles de procédure gouvernant les litiges soumis aux tribunaux judiciaires ne sont pas une source obligatoire de droit dans les affaires qu'il est appelé à traiter, à moins de dispositions expresses à l'effet contraire.

[22] Par ailleurs, la Régie rappelle qu'elle dispose de la discrétion nécessaire pour autoriser une contre-preuve de la part d'une partie demanderesse. Elle peut s'inspirer des règles applicables devant les tribunaux de droit commun afin de déterminer de la recevabilité d'une contre-preuve. Ces règles peuvent être résumées comme suit :

- la contre-preuve ne doit pas être un moyen de renforcer la preuve principale;
- une partie demanderesse ne devrait pas être autorisée à scinder sa preuve de manière à présenter certains éléments de preuve dans sa preuve principale et d'ajouter, en contre-preuve, des éléments de preuve au soutien de sa position;
- une partie demanderesse peut produire une contre-preuve sur des questions nouvelles qu'elle n'a pas eu l'occasion de traiter et qu'elle ne pouvait pas raisonnablement prévoir;
- la contre-preuve doit porter sur une question déterminante.

[23] Cependant, la Régie peut user de sa discrétion afin d'autoriser une contre-preuve, même si elle ne respecte pas les critères énoncés ci-haut, dans la mesure où la contre-preuve est pertinente et qu'elle permet de l'éclairer sur les questions qu'elle est appelée à traiter¹⁵.

¹⁴ Dossier R-3683-2009, décision [D-2009-075](#), p. 6, par. 15.

¹⁵ Dossier R-3746-2010, décision [D-2011-038](#).

Opinion de la Régie sur les sujets abordés en contre-preuve par l'expert du Transporteur

[24] Concentric a présenté une contre-preuve en réponse à certaines affirmations de PEG lors de l'audience sur les sujets suivants :

- impact du MGA sur le facteur de productivité;
- utilisation d'une moyenne de quatre études pour appuyer la recommandation de PEG de 0,2 % pour le Facteur X;
- volatilité inhabituelle de la productivité des charges nettes d'exploitation (CNE);
- résultats des études australiennes;
- Hydro One U.S. Transmission Productivity Study.

[25] La Régie se prononce sur la recevabilité de la contre-preuve sur chacun de ces sujets.

[26] En ce qui a trait à l'impact du MGA sur la productivité, Concentric répond à l'affirmation de PEG lors de sa présentation en audience :

« Transition to an asset management program can slow growth productivity CNE but the result should be temporary »¹⁶.

[27] L'impact du MGA sur les CNE n'est pas un nouveau sujet en tant que tel. Dans son rapport, PEG fait référence à l'augmentation des coûts liée au MGA et souligne que le Transporteur a refusé de répondre à des questions légitimes de SÉ-AQLPA qui visaient à savoir si la tendance à la hausse allait se poursuivre.

[28] Il est vrai que PEG n'a pas abordé la question du caractère temporaire de l'effet du MGA dans son rapport. Ce n'est qu'à l'audience que cet expert réfère à une telle période de transition en lien avec le MGA où la productivité est négative, période après laquelle il anticipe une augmentation de cette productivité¹⁷.

¹⁶ Pièce [C-AOCIE-CIFO-0036](#), p. 5.

¹⁷ Pièce [A-0078](#), p. 171.

[29] Cependant, Concentric n'amène pas de nouveaux éléments de preuve sur cette question. Les commentaires formulés par cet expert lors de sa contre-preuve sur ce sujet sont davantage de la nature d'une argumentation sur la valeur probante des affirmations de PEG concernant la tendance du MGA.

[30] De surcroît, PEG indique dans son témoignage que le graphique (page 6 de sa présentation)¹⁸ dans lequel il fait référence à une période de transition est présenté à titre illustratif et hypothétique¹⁹. Conséquemment, la Régie est d'avis que les commentaires de Concentric ne portent pas sur une preuve qui est déterminante aux fins de la décision à rendre dans le présent dossier.

[31] Pour ces motifs, la Régie juge que le sujet « impact du MGA sur la productivité » de la contre-preuve est irrecevable.

[32] Le deuxième sujet abordé par Concentric est la justification de PEG au soutien de sa recommandation de fixer le Facteur X à 0,2 %. Ainsi, PEG, dans son rapport, suggère à la Régie de retenir un Facteur X de 0,2 % et appuie sa recommandation sur les résultats de plusieurs études²⁰. En audience, PEG réfère à ces résultats en ajoutant la ligne suivante à sa preuve : « *Longer sample period average : 0,19 %* »²¹.

[33] Dans sa contre-preuve, Concentric revient sur le fait que PEG utilise une simple moyenne des résultats de quatre études pour justifier la recommandation d'un Facteur X à 0,2 %. Selon Concentric, cette justification n'a pas été apportée par PEG directement dans sa preuve initiale et est un ajout fait en audience uniquement.

[34] Concentric soumet qu'il y a quatre problèmes avec cette approche :

- PEG accorde un poids égal aux quatre études sans tenir compte de leur pertinence pour HQT;
- PEG utilise la plus longue période disponible dans chaque étude, ignorant ainsi le bris structurel observé dans les CNE du Transporteur au cours des cinq dernières années;

¹⁸ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0036](#), p. 6.

¹⁹ Pièce [A-0078](#), p. 171.

²⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 26 et 27.

²¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0036](#), p. 12.

- PEG utilise les résultats de Hydro One alors qu'ils ne représentent pas un échantillon valide de l'industrie;
- PEG compte deux fois les résultats de Hydro One puisque cette compagnie fait partie de l'échantillon de l'étude américaine.

[35] Ainsi, si la recommandation finale mentionnée à l'audience n'est pas de la preuve nouvelle, la Régie prend en considération que la justification de celle-ci par l'utilisation d'une moyenne de quatre études n'apparaissait pas dans le rapport d'expert de PEG.

[36] **En conséquence, la Régie déclare ce sujet de la contre-preuve recevable.**

[37] Le troisième sujet évoqué en contre-preuve par l'expert du Transporteur a trait à la volatilité inhabituelle de la productivité des CNE.

[38] Concentric prétend que PEG affirme :

« Operating cost productivity [...] “Is unusually volatile”. and more volatile than capital or total productivity »²².

[39] Concentric cherche donc à répliquer à cette affirmation en soulignant qu'elle n'est aucunement soutenue par sa preuve. Par ailleurs, Concentric produit deux tableaux qui présentent les « *standard deviations of indices* » pour deux différentes études. Concentric s'appuie sur ces tableaux pour contredire PEG²³.

[40] Sur ce point, la Régie est d'avis que l'objectif véritable de la contre-preuve vise à contredire PEG lorsque ce dernier met l'emphasis sur la volatilité de la croissance de la productivité des CNE pour justifier l'utilisation d'une période plus longue. Or, la Régie note que PEG fait référence à la volatilité de la croissance de productivité des CNE dans son rapport d'expert et que l'affirmation de PEG en audience sur le sujet n'est pas nouvelle sur le fond. La Régie estime que Concentric a eu l'occasion de répondre à l'argument de la volatilité au cours de la présentation de sa preuve principale.

²² Pièce [A-0081](#), p. 27.

²³ Pièce [B-0217](#), p. 4.

[41] Pour ce motif, la Régie juge que le sujet « volatilité inhabituelle de la productivité des CNE » de la contre-preuve est irrecevable.

[42] En ce qui a trait à la nouvelle preuve qui aurait été introduite par PEG sur les résultats des études australiennes en produisant le tableau intitulé « *Recent Productivity^{CNE} Growth Targets for Australian Power Transmitters* », Concentric critique cette preuve nouvelle, notamment en soulignant que PEG n'a fourni aucune décision ou référence pour soutenir ses affirmations et que les « *productivity targets* » utilisés ne sont pas des facteurs X.

[43] Il est utile de rappeler que les résultats des études australiennes ont fait l'objet de plusieurs échanges de la part des deux experts et que c'est Concentric lui-même qui l'a introduit en preuve dans son rapport. PEG a d'ailleurs commenté cette preuve dans son propre rapport et a jugé qu'il était approprié de référer à un cas plus récent lors de l'audience.

[44] Pour ces motifs, la Régie juge que le sujet sur « les résultats des études australiennes » de la contre-preuve est irrecevable.

[45] Le dernier sujet abordé par Concentric dans sa contre-preuve est en lien avec l'étude de productivité de transporteurs américains qui a été déposée dans un dossier devant la Commission de l'énergie de l'Ontario (CEO). Concentric répond à cinq affirmations faites par PEG à ce sujet lors de son témoignage à l'audience.

[46] D'entrée de jeu, il y a lieu d'écarter les critiques de Concentric sur l'affirmation de PEG à l'effet que la preuve dans le dossier ontarien n'aurait pas été avalisée par la CEO. À cet égard, PEG a demandé à la Régie d'être entendu spécifiquement sur cette question afin de corriger son affirmation qui était erronée. Les commentaires de Concentric sur cet aspect ne sont donc plus pertinents.

[47] Quant aux commentaires sur les quatre autres sujets, la Régie constate que Concentric répond essentiellement que les affirmations de PEG ne sont aucunement appuyées par la preuve au dossier ou par une quelconque autre source. À cet égard, la Régie note les propos suivants d'EBM en plaidoirie :

« Et si le transporteur avait voulu s'objecter à la preuve de PEG, qui était en réponse, selon nous, à celle de Concentric, parce que ça dépassait le cadre des rapports, il aurait dû le faire en temps opportun. Et j'ajouterais que certains des

éléments qui ont été soulevés par Concentric dans le cadre de sa contre-preuve relevaient plus de l'argumentaire, qui aurait pu être fait par mon confrère dans le cadre de sa plaidoirie, que l'expert vient de nous dire qu'il considère que l'expérience passée de Monsieur Lowry ne constitue pas de la preuve, parce que c'est une opinion, bien, c'est l'objectif même d'un expert, et c'est un élément qui aurait pu être soulevé par mon confrère dans le cadre de sa plaidoirie »²⁴.

[48] À l'instar d'EBM, la Régie considère que la grande majorité des commentaires de Concentric formulés sur les affirmations de PEG sont davantage de la nature d'une argumentation. **En conséquence, la Régie juge que les commentaires formulés en contre-preuve quant à l'étude de productivité de transporteurs américains qui a été déposée dans un dossier devant la CEO sont irrecevables.**

3. POINT DE DÉPART DU CALCUL DE LA FORMULE D'INDEXATION

[49] Dans sa décision D-2018-001²⁵, la Régie retenait le MRI de type plafonnement des revenus, selon la forme générique suivante, où la formule d'indexation (Formule d'indexation) se retrouve entre crochets :

$$RR_{t+1} = [(RR_t - Y_t - Z_t) * (1 + I_t - (X + s))] + C_{t+1} + Y_{t+1} + Z_{t+1} + ER_{t-1}$$

où

RR	=	revenus requis (\$)
Y	=	exclusions (\$)
Z	=	éléments exogènes (\$)
I	=	inflation (%)
X	=	productivité (%)
s	=	dividende client (%)
C	=	croissance des activités
ER	=	écarts de rendement (\$).

²⁴ Pièce [A-0088](#), p. 47 et 48.

²⁵ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 84.

[50] La Régie précisait alors que les dépenses en capital seraient maintenues hors de l'application de la Formule d'indexation à titre d'exclusion et, en conséquence, seraient traitées selon la méthode du coût de service²⁶.

[51] Toutefois, elle estimait qu'un pas devait être franchi en vue d'une éventuelle inclusion des dépenses en capital dans la Formule d'indexation. Elle demandait, par conséquent, au Transporteur de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour les dépenses en capital²⁷.

[52] Elle déterminait enfin qu'à moins de satisfaire les critères permettant le recours à une exclusion ou à un exogène, la Formule d'indexation du MRI du Transporteur s'appliquerait à l'ensemble des rubriques de coûts des revenus requis.

[53] Tel qu'indiqué à la décision D-2019-047²⁸, la demande tarifaire 2019 constitue la première année du MRI. La Régie précise alors que les revenus requis établis au dossier selon la méthode du coût de service lors de cette première année serviront de point de départ à l'établissement des revenus requis du Transporteur pour les trois années subséquentes, par l'application de la méthode du plafonnement des revenus à l'aide de la Formule d'indexation.

[54] La Régie précise que le Transporteur devra utiliser, comme point de départ du calcul de la Formule d'indexation, les revenus requis autorisés en 2019, soit la variable RR_t , en vertu des décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058.

[55] Les caractéristiques de la Formule d'indexation ainsi que les facteurs d'exclusions et d'exogènes reconnus sont examinés ci-après.

²⁶ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 72, par. 295.

²⁷ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 72 et 73, par. 296. Ce sujet est traité à la section 12 de la présente décision.

²⁸ Telle que modifiée par la décision D-2019-047R.

4. FACTEUR D'INFLATION (FACTEUR I)

[56] Dans sa décision D-2018-067²⁹, la Régie s'est prononcée sur la méthode d'établissement, pour Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur), du Facteur I. Ce dernier se compose de deux sous-indices d'inflation, le premier s'appliquant à la masse salariale et le deuxième aux autres coûts.

[57] En ce qui a trait à l'indexation de la masse salariale, la Régie a retenu l'utilisation de l'indice de croissance des salaires calculé à partir des données provenant de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) pour le Québec³⁰. Pour calculer cette croissance, la Régie a retenu la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée³¹.

[58] Pour le sous-indice lié aux coûts autres que la masse salariale, la Régie a décidé qu'il serait dérivé des données réelles de l'indice des prix à la consommation (IPC) du Québec³². La croissance serait calculée à partir de la variation annuelle de l'IPC, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée³³.

[59] Dans sa décision D-2018-067, la Régie a également déterminé que la pondération des deux sous-indices composant le Facteur I correspondrait à la part relative de chacun de leur montant respectif autorisé, selon la méthode du coût de service, pour la première année du MRI³⁴.

[60] Dans le présent dossier, le Transporteur propose l'utilisation des caractéristiques et indices d'inflation établis pour le Distributeur dans la décision D-2018-067³⁵ puisque sa situation est similaire à celle du Distributeur en ce qui a trait à la croissance de la masse salariale et des autres coûts.

²⁹ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 14.

³⁰ Données publiées par Statistique Canada et disponibles au tableau 14-10-0203-01.

³¹ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 21 et 22.

³² Données produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 18-10-0004-01.

³³ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 30.

³⁴ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 32.

³⁵ Pièce [B-0012](#), p. 7.

[61] Toutefois, le Transporteur précise que, lorsque la Régie mentionne que les données à utiliser pour les deux sous-indices sont celles pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, il comprend plutôt que les données dont il est question sont celles de l'année qui précède celle où une demande tarifaire est déposée. À titre d'illustration, le Transporteur précise vouloir utiliser les taux réels au 31 décembre 2018 pour la demande tarifaire de l'année 2020³⁶.

4.1 POSITION DES INTERVENANTS

[62] L'expert PEG ne s'oppose pas à l'utilisation d'un indice basé sur l'IPC. Toutefois, il soutient que l'indice implicite de prix de la demande intérieure pourrait constituer un indicateur alternatif à l'IPC. Cet indicateur, souvent utilisé par la CEO, est moins sensible que l'IPC aux fluctuations des prix de l'énergie et des biens alimentaires. Par contre, il précise que la disponibilité de cet indicateur présente un désavantage important puisqu'il est publié une année après la fin d'une période³⁷.

[63] À l'instar de PEG, OC note que l'indice implicite de prix de la demande finale intérieure est moins volatil que l'IPC-Québec, mais que son délai de publication est plus long. OC est d'avis que l'IPC-Québec demeure un indicateur à faible volatilité, en plus de mieux refléter le contexte économique québécois. Pour ces raisons, OC appuie les modalités proposées par le Transporteur pour l'établissement du Facteur I.

[64] En réponse à une demande de renseignements (DDR) d'OC sur la possibilité d'utiliser des données plus récentes, le Transporteur répond :

« D'un point de vue pratique, les données se terminant le 31 décembre d'une année (e.g. 2018) précédant l'année pour laquelle une demande tarifaire est présentée (e.g. année tarifaire 2019), ne seraient accessibles qu'au début de l'année 2019 alors que la demande tarifaire aurait été déposée en août 2018, ce qui de l'avis du Transporteur n'est pas souhaitable »³⁸.

[65] Le Transporteur ajoute qu'il serait possible d'obtenir les données au 31 décembre 2018 en vue de la mise à jour des pièces au mois de mars 2019. Cependant,

³⁶ Pièce [A-0070](#), p. 23.

³⁷ Pièce [C-AOCIE-CIFQ-0018](#), p. 12.

³⁸ Pièce [B-0070](#), p. 4.

à son avis, le délai de diffusion du sous-indice EERH est approximatif et pourrait souffrir des retards³⁹.

[66] OC constate que, pendant les dix dernières années, les données de l'EERH pour les mois de décembre ont été publiées en février de l'année suivante. L'intervenante juge qu'il est important d'utiliser les données les plus récentes pour l'établissement des sous-indices et recommande, en conséquence, à la Régie de considérer l'année la plus récente, soit celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée⁴⁰.

[67] SÉ-AQLPA appuie la position du Transporteur de retenir les mêmes composantes de l'inflation que celles que la Régie a retenues pour le Distributeur dans sa décision D-2018-067⁴¹.

4.2 OPINION DE LA RÉGIE

[68] La Régie est d'avis que la situation du Transporteur est similaire à celle du Distributeur quant à l'évolution de la masse salariale et des autres coûts. Par ailleurs, elle note qu'aucun intervenant ne s'oppose à l'utilisation d'IPC-Québec. Dans ce contexte, elle accueille la proposition du Transporteur d'utiliser, pour déterminer son Facteur I, les mêmes indices d'inflation et la même méthodologie que ceux établis dans la décision D-2018-067.

[69] En ce qui a trait à la période de référence pour laquelle la croissance des sous-indices doit être mesurée, la Régie juge que la proposition du Transporteur est cohérente avec les besoins de la Formule d'indexation. Les données retenues doivent être celles qui correspondent à l'année qui précède celle où une demande tarifaire est déposée.

[70] La Régie rejette donc la proposition d'OC d'utiliser les données de l'année terminée la plus récente. L'intervenante n'a pas démontré que cette exigence, qui nécessiterait une mise à jour des indices en cours d'examen du dossier tarifaire, présente un avantage par rapport à la solution proposée par le Transporteur.

³⁹ Pièce [B-0070](#), p. 4.

⁴⁰ Pièce [C-OC-0008](#), p. 4.

⁴¹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0004](#), p. 12.

[71] Pour le même motif, bien que l'indice implicite de prix de la demande finale intérieure puisse présenter certains avantages, la Régie juge que l'IPC-Québec, puisqu'il est disponible dans de meilleurs délais, est opportun et demeure un indicateur pertinent.

[72] En conséquence, la Régie retient l'indice de croissance des salaires calculé à partir des données provenant de l'EERH pour le Québec, publiées par Statistique Canada et disponibles au tableau 14-10-0203-01, comme indice d'inflation de la masse salariale du Transporteur.

[73] La Régie précise également que cet indice sera basé sur la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est déposée.

[74] Pour ce qui est des coûts autres que la masse salariale, la Régie juge qu'il est adéquat d'utiliser des données réelles de l'IPC pour le Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 18-10-0004-01. La croissance de cet indice sera calculée à partir de la variation annuelle de l'IPC, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est déposée.

[75] Finalement, la Régie juge qu'il est pertinent que la pondération des poids relatifs des deux catégories de dépenses qui seront considérées dans la Formule d'indexation soit fixée en fonction de la part relative des montants respectifs autorisés de chacun de ces deux éléments pour l'année 1 du MRI établie selon la méthode du coût de service.

[76] Dans sa décision D-2019-058, la Régie approuve, pour le Transporteur, des revenus requis de 3 414,7 M\$ pour l'année témoin 2019. Ces revenus sont établis à partir de la pièce B-0231, dont les tableaux reflètent les instructions données par la Régie dans sa décision D-2019-047⁴². La Régie demande au Transporteur de calculer la part respective des deux catégories de dépenses considérées dans la Formule d'indexation à partir des coûts établis dans la pièce B-0231. Selon ces données, la Régie estime la

⁴² Telle que modifiée par la décision D-2019-047R.

pondération pour les catégories « Masse salariale » et « Autres coûts » à 35,6 % et 64,4 % respectivement.

[77] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, lors du prochain dossier tarifaire, la pondération finale obtenue selon la méthodologie autorisée par la présente décision, afin qu'elle fixe cette pondération pour la durée du MRI.

5. FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X) ET DIVIDENDE CLIENT (FACTEUR S)

[78] Dans sa décision D-2018-001⁴³, la Régie a jugé qu'il était pertinent d'utiliser la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation du MRI du Transporteur.

[79] Afin d'éclairer la Régie dans sa détermination d'un Facteur X, le Transporteur a déposé, dans le cadre du dossier R-3897-2014, le rapport de recherche de ses experts de la firme Concentric, comprenant les constatations préliminaires de cette dernière, relatives au survol international de différents MRI appliqués à des entreprises de services publics de transport d'électricité⁴⁴.

[80] Dans la version finale de ce rapport déposée dans le présent dossier⁴⁵, Concentric recommande un Facteur X de -0,6 % pour le Transporteur, sur la base de son balisage et des résultats passés du Transporteur relatifs à l'efficacité réalisée au niveau de ses coûts liés à ses activités de base.

[81] Concentric ne juge pas qu'il soit nécessaire d'ajouter un Facteur S au Facteur X du Transporteur pour les motifs mentionnés à la décision de la Régie portant sur la phase 3 du MRI du Distributeur⁴⁶.

⁴³ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 32.

⁴⁴ Dossier R-3897-2014, pièce [C-HQT-HQD-0151](#).

⁴⁵ Pièce [B-0013](#).

⁴⁶ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 47, par. 78.

[82] En ce qui a trait à son balisage international, Concentric présente les résultats de plusieurs études de productivité réalisées en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Europe.

[83] En ce qui concerne l'Europe, Concentric rapporte les résultats de l'étude réalisée par E3Grid sur 21 transporteurs d'électricité en Europe continentale et au Royaume-Uni. Ces résultats révèlent une tendance de productivité moyenne de -1,4 % pour la période 2007-2011⁴⁷.

[84] Concentric résume aussi les recommandations de l'Office of Gas and Electricity Markets (Ofgem) du Royaume-Uni qui s'attend à ce que la productivité des coûts totaux augmente de 0,8 % par année. Concentric note toutefois que ces recommandations sont effectuées dans le cadre d'une approche très différente de celle adoptée par la Régie pour le premier MRI du Transporteur⁴⁸. Cette mise en garde s'applique aussi aux résultats provenant de la Nouvelle-Zélande⁴⁹.

[85] Selon l'expert du Transporteur, le seul exemple d'étude du facteur de productivité partielle pour les compagnies de transport d'électricité provient de l'Australie. Le tableau suivant résume les résultats de l'étude du Australian Energy Regulator (AER) de cinq transporteurs australiens. Concentric note que la réforme des réseaux d'électricité en Australie a occasionné certains « paiements redondants » qu'il est approprié d'exclure aux fins de comparaison avec le Transporteur.

TABLEAU 1

Table 5: Average Annual Transmission Industry TFP and Opex PFP Change Including and Excluding Redundancy Payments: 2006–2016, 2006–2012 and 2012–2016³¹

<i>Year</i>	<i>2006 to 2016</i>	<i>2006 to 2012</i>	<i>2012 to 2016</i>
TFP change including redundancy payments	-2.07%	-2.19%	-1.90%
TFP change excluding redundancy payments	-2.00%	-2.17%	-1.75%
Opex PFP change including redundancy payments	-0.64%	0.13%	-1.80%
Opex PFP change excluding redundancy payments	-0.39%	0.18%	-1.25%

Source : Pièce [B-0013](#), p. 16.

⁴⁷ Pièce [B-0013](#), p. 9.

⁴⁸ Pièce [B-0013](#), p. 13.

⁴⁹ Pièce [B-0013](#), p. 15.

[86] Concentric convient que les transporteurs australiens évoluent dans un autre contexte opérationnel, mais souligne que l'AER rapporte les tendances de productivité liées aux coûts d'exploitation, semblables aux dépenses couvertes par la Formule d'indexation du Transporteur. Concentric est d'avis que l'étude australienne constitue un point de comparaison valide.

[87] Outre le balisage international, Concentric évalue également les tendances de productivité du Transporteur. Pour ce faire, il utilise la méthode développée par l'économiste Alfred E. Kahn (Méthode de Kahn) qui mesure la productivité sur la base des performances historiques de l'entreprise et les coûts comptables réels⁵⁰.

[88] Concentric dépose le tableau suivant, qui résume les coûts réels des dépenses incluses dans la composante I-X de la Formule d'indexation, basé sur les données historiques du Transporteur pour les 10 dernières années.

TABLEAU 2

Table 6: Kahn Factor Calculation for HQT

	Actuals									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Operating expenses ^{(2) (3)}	738.9	760.2	767.1	803.3	758.9	818.0	839.7	853.4	845.0	940.0
Transmission purchases	18.3	19.0	18.7	17.9	17.4	17.7	18.9	19.2	19.4	19.0
Power purchases	7.0	14.0	14.3	13.3	12.9	14.2	14.6	14.9	14.9	15.2
Other internal revenues	(41.4)	(40.5)	(41.2)	(43.1)	(41.3)	(39.5)	(43.5)	(44.1)	(43.4)	(47.3)
Corporate fees	32.2	28.6	27.6	27.8	28.2	31.8	29.5	32.7	31.9	36.7
Interest related to government debt	(5.2)	(4.4)	(4.0)	(3.6)	(3.3)	(0.7)	(0.6)	(0.7)	(0.4)	(0.5)
External revenues	(4.9)	(3.3)	(3.4)	(3.4)	(5.4)	(10.0)	(9.6)	(10.3)	(8.3)	(8.7)
Other retirement costs										(111.5)
Total	744.9	773.6	779.1	812.2	767.4	831.5	849.0	865.1	859.1	842.9
Less:										
Factor Y - Pension costs	15.8	7.6	2.5	21.0	26.6	89.7	60.6	73.3	18.1	(52.1)
Factor Z - Specifically budgeted items	15.8	20.0	20.0	19.1	0.0	0.0	0.0	0.0	14.4	1.5
Applicable costs - Formula I - X	713.3	746.0	756.6	772.1	740.8	741.8	788.4	791.8	826.6	893.5
Inflation (%) ⁽¹⁾		2.33%	2.39%	1.63%	1.74%	2.71%	2.33%	1.31%	1.62%	1.45%
Authorized Growth (\$M)		8.9	8.1	8.6	6.1	8.3	19.1	7.2	5.7	11.6
X - Implied (%)		-1.00%	2.05%	0.71%	6.59%	3.70%	-1.38%	1.79%	-2.05%	-5.25%
(1) HQT-4 Document 2										2013-2017 average -0.64%
(2) Includes capitalized costs										2009-2017 average 0.57%
(3) Includes interest related to remediation for 2012, 2013, 2014										

Source : Pièce [B-0013](#), p. 18.

⁵⁰ Pièce [B-0013](#), p. 10 et 11, ainsi que p. 17 à 19.

[89] Selon Concentric :

« The data reveal a productivity trend in HQT's Opex related costs of 0.57 % measured over this ten-year period. When measured over the most recent five years, the trend decreases to -0.64 %, consistent with the shift we see in Australia. Over both periods (2009-2017 and 2013-2017), HQT's Opex results illustrate a greater degree of productivity than those calculated for the Australian companies. Both trends illustrate a slowdown in Opex related productivity over the most recent five years as costs have exceeded inflation »⁵¹.

[90] Dans son analyse des données et ses recommandations, Concentric note que⁵² :

- le Facteur X de -0,6 % est basé sur l'expérience historique des cinq dernières années (2013-2017) du Transporteur;
- l'établissement de l'année 2012 comme l'année de base est, d'une part, conforme à la décision D-2014-035⁵³ de la Régie lors du recalibrage de la formule de type paramétrique et le choix d'évaluer la productivité sur une période de cinq ans correspond, d'autre part, aux méthodologies utilisées dans les études de balisage européennes;
- le Facteur X de -0,6 % est comparable à la performance des compagnies australiennes sur une période de 10 ans, mais représente un défi par rapport au facteur de productivité de dépenses d'exploitation de -1,25 % rapportées par les compagnies australiennes pour la période 2012-2016;
- Le balisage international devrait atténuer les préoccupations de la Régie concernant un Facteur X négatif, en ce que les études effectuées en Europe et en Australie démontrent la tendance selon laquelle les coûts d'exploitation dépassent l'inflation, ce qui ne signifie pas que les entreprises soient inefficaces.

[91] En réponse à une DDR d'OC, Concentric fait référence à une étude de productivité préparée par Power System Engineering, Inc. (PSE) et déposée en octobre par Hydro One Sault Ste. Marie (HOSSM) devant la CEO. Cette étude est basée sur un balisage de 48 transporteurs d'électricité nord-américains. Les auteurs de l'étude estiment que la

⁵¹ Pièce [B-0013](#), p. 18.

⁵² Pièce [B-0013](#), p. 19.

⁵³ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 27.

productivité de l'industrie a diminué à un taux moyen de -1,71 % par année entre 2004 et 2016⁵⁴.

[92] Toutefois, le facteur de productivité partiel pour les transporteurs américains a augmenté de -0,84 % pour la période 2004-2016 à 0 % pour la période 2010-2016⁵⁵. Questionné sur cette amélioration pendant l'audience, l'expert du Transporteur répond qu'il ne connaît pas la raison de ce changement, mais souligne que les résultats indiquent une tendance de productivité nulle ou négative⁵⁶.

[93] En audience, Concentric présente également les dernières estimations de productivité pour les transporteurs australiens pour la période se terminant en 2017. Le facteur de productivité lié aux dépenses d'exploitation progresse de -1,80 % pour la période 2012-2016 à -0,28 % pour la période 2012-2017⁵⁷.

[94] Interrogé par la Régie sur l'amélioration de productivité durant la période 2012-2017, l'expert concède que la productivité liée aux coûts d'exploitation s'est améliorée en 2017 et qu'en conséquence, la productivité moyenne est moins négative⁵⁸.

[95] Selon l'expert, ces nouveaux résultats ne changent pas ses recommandations qui sont principalement basées sur les données propres au Transporteur.

[96] Toujours en audience, Concentric présente le graphique suivant des valeurs du Facteur X du Transporteur selon la Méthode de Kahn.

⁵⁴ Pièce [B-0071](#), p. 9.

⁵⁵ Pièce [B-0200](#), p. 8.

⁵⁶ Pièce [A-0070](#), p. 20.

⁵⁷ Pièce [A-0070](#), p. 25.

⁵⁸ Pièce [A-0070](#), p. 17.

GRAPHIQUE 1
FACTEUR X DU TRANSPORTEUR SELON LA MÉTHODE DE KAHN



Source : Pièce [B-0200](#), p. 5.

[97] Selon Concentric, les valeurs de facteur X implicite observées en 2012 et 2013 ont été influencées par l'adoption de mesures d'efficacité chez le Transporteur. L'expert note que la baisse des CNE est survenue avant l'ajout des charges additionnelles liées au MGA et à l'adoption des normes de fiabilité de la North American Electricity Reliability Corporation (NERC)⁵⁹. Cependant, une réduction similaire des dépenses à celle déjà observée pourrait survenir à nouveau, selon les activités qui influencent les coûts d'exploitation.

[98] Pour ce qui est de 2017, l'expert soutient que l'augmentation des CNE est attribuable aux charges additionnelles liées au MGA, aux normes de protection des infrastructures critiques (CIP) de la NERC et au début de travaux sur le système d'automatisation pour le système de contrôle⁶⁰.

[99] En réponse à une DDR de la FCEI⁶¹, le Transporteur présente le résultat du calcul selon la Méthode de Kahn en excluant les prestations de travail aux investissements pour l'horizon 2008-2017. Le facteur X implicite devient positif à 0,88 % pour la période 2009-2017 et est de -0,94 % pour la période 2013-2017.

⁵⁹ Pièce [A-0077](#), p. 160.

⁶⁰ Pièce [A-0077](#), p. 161 et 162.

⁶¹ Pièce [B-0148](#), p. 40, réponse R.11.1.

[100] En réponse à l'engagement n° 12, Concentric dépose une estimation du facteur X implicite reflétant le retrait du montant de 45 M\$ octroyé en maintenance additionnelle dans le cadre du MGA pour l'année 2017. Cette estimation permet de constater qu'en l'absence de ce montant additionnel, le facteur X implicite moyen devient positif à 0,45 % pour 2013-2017 et à 1,18 % pour 2009-2017⁶².

[101] Par ailleurs, Concentric explique en audience les raisons qui sous-tendent les tendances de productivité décroissante dans l'industrie. Selon lui, la productivité d'une industrie est mesurée en termes de différences entre les extrants et les intrants et, dans le cas du secteur d'électricité, ces différences augmentent plus vite que l'inflation :

« So I've seen a material shift in the relationship between economic growth and electric demand across -- across the globe, but very specifically in North America, so as a result of that you see a flattening of the trend in output. And -- and at the same time, over the last 10 years, we've seen some structural changes in the industry. We're asking the industry to be safer, more reliable, more modernized. We're asking it to be a smart grid.

[...]

And as a result of creating that resilient, smarter, more reliable grid at a time when demand is slowing, that creates an expense pattern that's been greater than inflation. And we've seen that across the electric industry and the gas industry and specific to the electric transmission industry. So those -- those trends are fairly universal and -- and certainly relevant to HQT »⁶³.

5.1 POSITION DES INTERVENANTS

[102] L'AHQ-ARQ soumet qu'à défaut de comparatifs canadiens dans le rapport d'expertise produit par Concentric, le Transporteur ne peut être, au mieux, que comparé au Distributeur, les deux évoluant dans un environnement similaire. Or, dans le dossier du Distributeur, l'AHQ-ARQ avait recommandé un Facteur X de 0,30 %⁶⁴.

[103] L'AHQ-ARQ constate que l'augmentation importante, de 2008 à 2017, des coûts inclus dans la Formule d'indexation telle qu'évaluée par Concentric, s'explique en grande

⁶² Pièce [B-0209](#), p. 3.

⁶³ Pièce [A-0077](#), p. 146.

⁶⁴ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 6.

partie par l'ajout du montant de 45 M\$ en maintenance additionnelle que la Régie avait autorisé, pour l'année 2017 seulement. L'AHQ-ARQ est défavorable à toute augmentation du budget de maintenance additionnelle du Transporteur au-delà de l'augmentation de 54 M\$ consentie en 2018. En l'absence d'augmentations futures du budget de maintenance, l'augmentation des dépenses incluses dans la Formule d'indexation ne sera pas aussi accentuée.

[104] À l'instar de PEG, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un Facteur X de 0,40 %, incluant un Facteur S de 0,2 % pour la première génération du MRI du Transporteur.

[105] PEG note que, pour les transporteurs d'électricité, il est plus difficile de déterminer le Facteur X à l'aide de la méthode basée sur le jugement, du fait que les études et les décisions relatives au Facteur X sont moins nombreuses dans le cas des transporteurs d'électricité que dans celui des distributeurs⁶⁵.

[106] PEG est d'avis que le balisage d'études et de décisions provenant d'ailleurs que de l'Amérique du Nord a une portée limitée. L'expert formule toutefois certains commentaires sur ces études. Selon PEG, Concentric a raison de noter que les Facteurs X choisis par l'AER varient beaucoup et qu'ils sont souvent négatifs. Toutefois, PEG est d'avis que les Facteurs X établis dans le contexte australien sont très sensibles aux tendances du coût de capital et doivent être suffisamment bas pour permettre une hausse des dépenses liées à la croissance du réseau⁶⁶.

[107] Par contre, selon PEG, Concentric ne prend pas en considération les hypothèses de croissance de productivité des CNE utilisées par l'AER. Or, il souligne que l'hypothèse la plus récente de croissance de productivité des CNE de septembre 2018 est de 0 % pour les transporteurs d'électricité⁶⁷.

[108] En ce qui concerne l'étude de productivité déposée en octobre 2018 par HOSSM devant la CEO, et qui comprend une proposition d'un Facteur X de 0 % pour HOSSM, PEG considère, notamment, que la taille d'échantillon utilisé dans l'étude est trop petite et la période de référence trop courte⁶⁸.

⁶⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 13.

⁶⁶ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 16.

⁶⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 17.

⁶⁸ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 20.

[109] Pour ce qui est de la détermination du Facteur X à l'aide de la Méthode de Kahn, PEG croit qu'il faut la baser sur les résultats d'une période plus longue, soit 2009-2017. L'expert soumet que la productivité des CNE est très volatile et que l'utilisation des données sur des périodes plus longues aide à lisser les fluctuations. PEG note aussi que la hausse des CNE durant la période 2013-2017 est attribuable aux charges additionnelles liées au MGA et aux normes CIP.

[110] PEG considère, par ailleurs, que le mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR), introduit en 2017, affaiblit la motivation de la compagnie à réduire les coûts et qu'il est dans l'intérêt du Transporteur d'avoir des CNE élevées dans l'année de base du MRI. Enfin, PEG soumet que la croissance du facteur de productivité au Canada s'est accélérée dans les dernières années. Ceci pourrait avoir comme effet que l'IPC Canada sous-estime l'inflation des prix des intrants des CNE⁶⁹.

[111] PEG recommande un Facteur X de 0,2 % pour les raisons suivantes⁷⁰ :

- Le Facteur X utilisé depuis 2014 pour les CNE dans la formule paramétrique était de 2,0 %.
- L'étude non validée (*unvetted*) de PSE conclut que la croissance annuelle de la productivité des CNE pour Hydro One était en moyenne de 1,07 % durant la période 2005-2016 et s'est accélérée au cours des dernières années.
- Ofgem a récemment utilisé l'hypothèse d'efficacité de 1,0 % pour les CNE d'un transporteur.
- La Méthode de Kahn révèle un Facteur X de 0,57 % pour la période 2009-2017. Ce résultat se situe à 0,88 % après l'exclusion des dépenses opérationnelles et de maintenance capitalisables.
- La plus récente hypothèse de l'AER en regard de la croissance de productivité de CNE pour les transporteurs est de 0 %.
- Même si, selon le consultant de l'AER, la productivité des CNE des transporteurs australiens diminue en moyenne de 0,39 %, l'indice de croissance utilisé dans le calcul fait en sorte que cette donnée n'est pas appropriée (*not ideal*).
- Il n'est pas certain que la décroissance de productivité des CNE du Transporteur, constatée récemment selon la Méthode de Kahn, se poursuivra.

⁶⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 22.

⁷⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 26 et 27.

- Selon PSE, la productivité annuelle moyenne des CNE des transporteurs américains était de -0,83 % pendant la période 2005-2016. Cependant, ces résultats n'ont pas été vérifiés. La plupart des transporteurs américains opèrent dans un cadre de formules de tarification qui diminuent leur motivation à contenir leurs coûts.
- Dans l'ensemble, les données provenant d'Australie, du Canada et des États-Unis n'indiquent pas un déclin général de productivité des CNE des transporteurs.

[112] Selon PEG, le Facteur S d'un Facteur X devrait refléter la différence entre la croissance de productivité d'un assujéti par rapport à une cible de productivité de base.

[113] PEG soumet que le Facteur S du Transporteur doit être fixé à 0,2 % si le Facteur X est basé sur les études de productivité australienne, canadienne et européenne. Le Facteur S doit être plus élevé si le Facteur X est basé uniquement sur la recherche de productivité de transporteurs américains⁷¹.

[114] Cependant, PEG maintient sa recommandation pour le Facteur X de 0,2 %, même si la Régie devait déterminer que le Facteur S est pondéré à 0 %⁷².

[115] EBM considère que la proposition du Transporteur d'utiliser un Facteur X négatif pour le premier MRI applicable aux CNE est inappropriée et déraisonnable pour les raisons suivantes⁷³ :

- Dans sa décision D-2018-067⁷⁴, la Régie a souligné qu'un mécanisme incitatif devait bénéficier aux consommateurs en amont, que le Distributeur demeurerait en mesure de réaliser des gains d'efficacité et qu'elle ne pouvait souscrire à la proposition du Distributeur de fixer une valeur négative au Facteur X.
- Considérant que le Transporteur affirme être une entité efficace, EBM est d'avis qu'un Facteur X négatif, qui implique une croissance des CNE à un rythme supérieur à celui de l'inflation, ne serait pas approprié⁷⁵.

⁷¹ Pièce [C-AOCIE-CIFQ-0018](#), p. 27.

⁷² Pièce [A-0080](#), p. 58.

⁷³ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 4.

⁷⁴ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 43 et 44, par. 154 à 158.

⁷⁵ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 6.

- EBM est d'avis que ce sont les données historiques du Transporteur qui doivent prévaloir, plutôt que des comparaisons avec des MRI de deuxième ou troisième génération de distributeurs ou de transporteurs australiens.
- De l'avis d'EBM, la Méthode de Kahn est calculée sur une trop courte période. L'utilisation du Facteur X de 0,57 %, calculé sur la période 2009 2017, est beaucoup plus appropriée. Le Transporteur planifie la gestion de son réseau de transport sur un horizon à long terme. Bien qu'une certaine planification à moyen et à court terme soit nécessaire, le seuil minimal de productivité anticipé doit considérer des historiques sur une plus longue période.

[116] Pour ces motifs, l'intervenante soumet que le Facteur X du Transporteur devrait être positif et basé sur une période plus longue que cinq ans. EBM recommande d'établir la valeur du Facteur X au minimum à 0,57 % selon la Méthode de Kahn, ou à toute autre valeur positive similaire basée sur une méthode alternative qui pourrait être proposée par PEG⁷⁶.

[117] EBM soumet par ailleurs que la Régie devrait évaluer la pertinence d'inclure un Facteur S à la Formule d'indexation du MRI du Transporteur, ce qui est d'autant plus opportun considérant la recommandation de Concentric d'avoir un Facteur X négatif, tout en ayant un facteur de croissance (Facteur C) à l'intérieur de la Formule d'indexation. De l'avis d'EBM, il n'est pas nécessaire de considérer un facteur de croissance des CNE lié à la croissance du réseau de transport si le Facteur X est établi suivant une méthode historique de type Kahn. Cette dernière prend déjà en considération une forme de croissance des CNE liées à la croissance du réseau de transport⁷⁷.

[118] Selon l'intervenante, le Facteur C dans sa forme actuelle augmente les coûts des CNE sans donner d'incitatif adéquat au Transporteur. L'effet combiné du Facteur X et du Facteur C pourrait être atténué par un Facteur S⁷⁸.

[119] De plus, l'inclusion d'un Facteur S positif pourrait introduire dans la Formule d'indexation du Transporteur un incitatif supplémentaire à réduire les coûts des projets de mises en service (MES) captés par le Facteur C. Ce Facteur S pourrait également compenser le biais d'un Facteur X négatif afin d'augmenter le niveau d'incitatif que procure le MRI⁷⁹.

⁷⁶ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 7.

⁷⁷ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 8.

⁷⁸ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 10.

⁷⁹ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 13.

[120] EBM souligne en audience que si l'année 2017 n'était pas considérée dans le cadre de la Méthode de Kahn, le Facteur X serait positif sur une période de 9 ans (1,3 %). De plus, en excluant les valeurs aberrantes observées en 2012 et en 2017, un Facteur X moyen de 0,55 % serait obtenu pour la période 2008-2016⁸⁰.

[121] Pour la FCEI, la productivité historique du Transporteur sur la période 2012-2017 n'est pas une base adéquate pour établir la productivité pour la période d'application du MRI⁸¹.

[122] L'intervenante soumet qu'une période d'analyse aussi courte accorde beaucoup trop de poids aux variations ponctuelles et rend les résultats très sensibles au choix des années de début et de fin de la période d'analyse. À titre d'exemple, elle souligne que la productivité annuelle moyenne sur la période 2011-2016 est de 1,69 % plutôt que -0,57 % pour la période 2012-2017.

[123] La période 2012-2017 est particulièrement affectée par ce problème parce que les années 2012 et 2013 constituent un creux dans le niveau des dépenses du Transporteur après plusieurs années de compressions budgétaires et que l'année 2017 intègre un ajustement ponctuel marqué de 45 M\$ de dépenses de maintenance.

[124] La FCEI est d'avis que la recommandation de Concentric pour le Facteur X présume implicitement que l'ajustement budgétaire pour la maintenance va se perpétuer. Or, le Transporteur prévoit lui-même que les budgets qu'il demande pour 2019 seront suffisants pour stabiliser la situation dès 2020.

[125] La FCEI soumet que la période 2008-2017 donne une indication beaucoup plus valable de la productivité prospective du Transporteur que la période 2012-2017. Elle note que sur la base de cette période, la productivité des CNE incluant les prestations de travail est de 0,57 % et passe à 0,88 % si les prestations de travail sont exclues⁸².

[126] La FCEI conclut que c'est la valeur de 0,57 %, et non de -0,64 %, qui devrait être intégrée au reste des considérations prises en compte par Concentric pour déterminer le niveau de productivité approprié. Cette recommandation est basée sur l'hypothèse que la

⁸⁰ Pièce [C-EBM-0029](#), p. 8.

⁸¹ Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 19.

⁸² Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 20.

Régie retiendrait la recommandation du Transporteur et de la FCEI quant au Facteur Y pour les coûts liés aux prestations de travail. Si la Régie devait juger que l'enveloppe I-X devrait être limitée aux CNE, une productivité historique de 0,88 % devrait plutôt être considérée.

[127] OC soumet, en regard de l'étude australienne, que le Facteur X utilisé ne peut être considéré comme un facteur de productivité. Ce facteur est seulement une des informations dont l'AER tient compte lorsqu'elle fixe la projection des coûts des transporteurs. Malgré les résultats de l'étude de productivité partielle de Facteur X citée par Concentric, l'AER a récemment décidé d'utiliser une croissance de la productivité de 0 % pour les charges d'exploitation⁸³.

[128] En ce qui concerne la Méthode de Kahn, OC note que les Facteurs X implicites obtenus à partir de cette méthode sont hautement volatils. En adoptant l'approche suggérée par Concentric de ne retenir que les cinq années les plus récentes, une décision de la Régie qui serait intervenue lors du dernier dossier tarifaire aurait pu mener à un Facteur X de 1,73 %⁸⁴. OC soumet que des périodes plus longues ont été retenues dans les dossiers règlementaires en Alberta, en Ontario et au Massachussetts⁸⁵.

[129] OC observe que dans l'étude réalisée pour Hydro One, PSE recommande un facteur de 0,00 % malgré le taux de croissance annuelle de la productivité totale négatif estimé de -1,71 %. PSE fait cette recommandation dans un contexte où la CEO ne veut pas fixer de Facteur X négatif.

[130] OC constate également le besoin, tel qu'exprimé par PEG, de procéder à des études de « *benchmarking* » plus détaillées afin de mieux mesurer et comparer la performance du Transporteur.

[131] Finalement, OC note, à partir des données présentées par PEG et Concentric, que l'adoption d'un Facteur S positif est chose fréquente dans les autres juridictions canadiennes.

[132] En conséquence, OC est d'avis que la proposition de PEG est appropriée et recommande à la Régie d'adopter un facteur de productivité à 0,4 %, composé d'un Facteur X de 0,2 % et d'un Facteur S de 0,2 %. Advenant que la Régie juge, comme pour

⁸³ Pièce [C-OC-0008](#), p. 9.

⁸⁴ Pièce [C-OC-0008](#), p. 10.

⁸⁵ Pièce [C-OC-0012](#), p. 3.

le Distributeur, qu'un Facteur S n'est pas nécessaire pour le MRI du Transporteur, OC recommande de fixer le Facteur X à 0,4 %⁸⁶. En audience, OC modifie toutefois cette dernière recommandation et adopte la position de PEG qui maintient sa recommandation relative au Facteur X dans le cas où la Régie ne retiendrait pas la proposition de l'expert concernant le Facteur S⁸⁷.

[133] SÉ-AQLPA note que le Facteur X basé sur la Méthode de Kahn est négatif seulement lorsque l'on considère l'historique depuis 2013. Un historique plus long donne un Facteur X positif. L'intervenant observe aussi que l'écart-type associé aux moyennes de Facteur X dans les années 2009 à 2015 indique une grande volatilité⁸⁸.

[134] Dans ce contexte et compte tenu de l'Étude PMF à venir, SÉ-AQLPA recommande d'attribuer provisoirement au MRI du Transporteur le même Facteur X de 0,3 % que celui fixé pour le Distributeur, d'ici la réalisation d'une telle étude⁸⁹.

5.2 OPINION DE LA RÉGIE

[135] Dans sa décision D-2018-001, la Régie a retenu la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation du Transporteur.

[136] Les recommandations de Concentric sont en partie basées sur son balisage international d'études et de décisions, réalisé pour le Transporteur, portant sur les tendances de productivité pour les transporteurs d'électricité. Or, la Régie observe que ces études ne démontrent pas systématiquement une baisse de productivité dans la période la plus récente.

[137] La Régie note ainsi que la productivité des transporteurs australiens est meilleure durant la période 2012-2017 que durant la période 2012-2016. Elle retient également de la preuve que l'indicateur du facteur de productivité partiel des transporteurs américains s'est apprécié de manière notable, passant de -0.84 % pour la période 2004-2016 à 0 % pour la période 2010-2016.

⁸⁶ Pièce [C-OC-0008](#), p. 11.

⁸⁷ Pièce [A-0080](#), p. 194.

⁸⁸ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0004](#), p. 9.

⁸⁹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0004](#), p. 10.

[138] En ce qui concerne la Méthode de Kahn qui analyse l'efficacité des coûts liés aux activités de base du Transporteur, la Régie observe que le calcul du Facteur X implicite est très sensible au choix des années initiale et finale de la période retenue. La Régie retient les arguments de la FCEI, d'EBM et de SÉ-AQLPA qui soulignent la sensibilité du calcul du facteur X implicite au choix de la période et soumettent que le choix d'une autre période, ou l'exclusion de certaines valeurs extrêmes, produirait un Facteur X très différent.

[139] Le facteur d'efficacité des coûts liés aux activités de base du Transporteur, calculé par Concentric selon la Méthode de Kahn, fluctue notablement en fonction de la période de référence sélectionnée. La Régie retient que le choix de la période utilisée selon la Méthode de Kahn revêt une importance déterminante.

[140] Pour justifier le recours à l'étude de Concentric selon la Méthode de Kahn, il importe que la période d'examen soit la plus représentative possible.

[141] À cet égard, la Régie juge, à l'instar de la FCEI, que le choix de la période 2012-2017 est particulièrement problématique dans la mesure où le début de cette période de référence correspond à un creux historique au niveau des dépenses du Transporteur. À l'inverse, l'année 2017 est caractérisée par l'intégration d'un ajustement ponctuel marqué de 45 M\$ des dépenses de maintenance. Par ailleurs, la Régie observe qu'en 2017 les dépenses du Transporteur ont augmenté de 11 %, ce qui constitue la plus importante augmentation des 10 dernières années.

[142] La Régie juge que l'impact relatif des résultats extrêmes sur une période d'examen de cinq ans est démesuré. Elle estime que la recalibration de la formule de type paramétrique n'est pas un motif suffisant et valable pour retenir une période de cinq ans, particulièrement une période qui débute et se termine sur deux valeurs aberrantes qui viennent affecter son caractère représentatif.

[143] Cependant, la Régie ne retient pas la recommandation d'exclure, d'une façon ou d'une autre, les valeurs extrêmes des années aberrantes de la Méthode de Kahn. Bien que cette option permette de retirer les valeurs qui divergent de la norme représentant la productivité historique du Transporteur, la Régie se garde d'appliquer une telle mesure qui mènerait à porter un jugement rétroactif sur des résultats historiques et diminuerait le caractère représentatif de l'exercice.

[144] Ainsi, elle considère que l'argument de PEG, qui souligne que l'utilisation des données sur des périodes plus longues aide à lisser les fluctuations, est juste et retient plutôt cette option pour atténuer l'effet disruptif des valeurs aberrantes.

[145] La Régie est d'avis que l'étude de productivité du Transporteur, selon la Méthode de Kahn, doit tenir compte d'une période de référence plus étendue pour bien refléter la productivité du Transporteur, sans pour autant accorder trop d'importance aux impacts des années aberrantes. **En conséquence, la Régie retient une période de référence de 10 ans, soit 2008-2017.**

[146] La Méthode de Kahn calculée par le Transporteur sur une période de 10 ans entraîne un facteur X implicite de 0,57 %, avec l'inclusion, dans la Formule d'indexation, des coûts liés aux prestations de travail aux investissements. La Régie observe que la fourchette des valeurs de Facteur X recommandées par les intervenants s'étend de 0,2 % à 0,88 %.

[147] La Régie note des propos des deux experts que la tendance de productivité dans l'industrie est à la baisse. Elle retient toutefois que les plus récents résultats répertoriés dans la preuve sur la productivité tendent vers une stabilisation et, dans certains cas, une appréciation des indicateurs.

[148] Ces constatations amènent la Régie à déterminer un Facteur X de 0,57 %. Ce Facteur X correspond au facteur X implicite calculé à l'aide de la Méthode de Kahn pour la période 2009-2017, en incluant les coûts liés aux prestations de travail aux investissements à la Formule d'indexation. La Régie note que cette valeur est également proposée par EBM et la FCEI. Elle est également similaire à celle obtenue par EBM en soustrayant les valeurs aberrantes des dix dernières années.

[149] En ce qui a trait au Facteur S, le Transporteur fait valoir que la Régie, dans sa décision D-2018-067, a indiqué qu'une pondération de 0 % convenait au Distributeur en raison de ses efforts d'efficacité au cours des dernières années. Il affirme avoir consenti des efforts d'efficacité de la même ampleur que le Distributeur et demande un traitement comparable.

[150] Bien que la Régie convienne que le Transporteur a fait des efforts d'efficacité, elle ne croit pas que ce motif puisse être retenu sans qu'une étude de productivité comparative vienne l'appuyer. Elle rappelle que le Facteur S vise à déterminer l'effort d'efficacité supplémentaire exigible du Transporteur afin d'amener sa productivité à un niveau comparable à celle des autres transporteurs d'électricité.

[151] En l'absence de données d'études comparatives lui permettant d'évaluer la productivité du Transporteur, la Régie ne fixe pas de Facteur S.

[152] **Pour ces motifs, la Régie retient un Facteur X de 0,57 % et un Facteur S de 0 % pour le premier MRI du Transporteur.**

6. FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS (FACTEUR C)

[153] Dans sa décision D-2018-001⁹⁰, la Régie retenait le Facteur C proposé par le Transporteur, correspondant à la formule utilisée dans les dossiers tarifaires pour évaluer, selon une approche paramétrique, la croissance de ses coûts liés à ses activités de base découlant des MES des projets d'investissement des catégories « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

[154] Par ailleurs, la Régie mentionnait que l'évaluation des dépenses qui en découlaient devait être ajustée en fonction de la valeur des MES réelles, dès que les données seraient disponibles. Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur explique que cet ajustement ne peut se faire qu'à l'année 4 du MRI⁹¹.

[155] PEG soumet qu'une approche économétrique évaluant l'impact de certaines variables sur les coûts est préférable au Facteur C approuvé par la Régie dans sa décision D-2018-001. Il soumet que cette dernière approche peut affaiblir l'incitatif de contenir certains coûts⁹².

[156] EBM est d'avis que la méthode utilisée risque de réduire l'incitatif sur les CNE relatifs aux investissements. À cette préoccupation s'ajoute l'application du Facteur I et d'un Facteur X négatif proposé par le Transporteur. EBM soumet qu'appliquer un Facteur S sur le Facteur C permettrait de fixer une cible d'amélioration au Facteur C⁹³.

⁹⁰ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 76 et 77.

⁹¹ Pièce [B-0012](#), p. 11.

⁹² Pièce [A-0078](#), p. 168 et 169.

⁹³ Pièce [C-EBM-0023](#), p. 5 et 6.

[157] La FCEI estime que les explications fournies par le Transporteur au présent dossier⁹⁴ sont satisfaisantes⁹⁵.

[158] OC considère qu'un ajustement avant l'année 4, en fonction des données de l'année de base, est simple d'application et pourrait être considéré, bien que cela impose une étape additionnelle⁹⁶.

[159] En argumentation, SÉ-AQLPA s'inquiète de la possibilité que l'équité intergénérationnelle ne soit pas respectée en raison des ajustements et plaide en faveur d'une meilleure acuité prévisionnelle qui réduirait le besoin de tels ajustements⁹⁷.

[160] La Régie note que les preuves de PEG et d'EBM couvrent certains aspects déjà considérés dans le cadre du dossier R-3897-2014⁹⁸. Elle est d'avis que ces dernières propositions remettent en cause les fondements méthodologiques du calcul du Facteur C approuvé par la décision D-2018-001. La Régie estime qu'il n'est pas opportun au présent dossier de revoir ces fondements méthodologiques. Elle réitère que l'approche retenue dans la décision D-2018-001 est toujours appropriée.

[161] Toutefois, la Régie se questionne sur les référentiels à utiliser dans le calcul du Facteur C. Elle demande ainsi au Transporteur de considérer et commenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les options suivantes :

- les MES de l'année témoin, soit l'approche actuelle⁹⁹, en précisant si les MES considérées sont des valeurs de la moyenne des 13 soldes;
- les dernières MES réelles disponibles, soit une approche semblable à l'établissement du Facteur Ck¹⁰⁰, utilisé dans la formule paramétrique relative aux dépenses en capital, et du Facteur I¹⁰¹.

⁹⁴ Pièce [B-0069](#), p. 36 à 38.

⁹⁵ Pièce [A-0080](#), p. 164.

⁹⁶ Pièce [C-OC-0008](#), p. 12.

⁹⁷ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0008](#), p. 11.

⁹⁸ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 74 à 76.

⁹⁹ Pièce [B-0049](#), p. 6, tableau 1.

¹⁰⁰ Pièces [B-0012](#), p. 35 et 36, et [A-0070](#), p. 28 et 29.

¹⁰¹ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 26 et 27.

[162] Bien que la Régie considère l'approche actuelle acceptable à la lumière des explications du Transporteur¹⁰², elle est d'avis que les deux options mentionnées au paragraphe précédent atténueraient l'impact des écarts dans les prévisions des MES.

[163] Par ailleurs, la section 12 traite du facteur de croissance utilisé dans la formule paramétrique relative aux dépenses en capital. La Régie est d'avis que les travaux visant ce Facteur Ck sont susceptibles de permettre l'acquisition d'une meilleure connaissance pouvant être prise en compte dans l'élaboration du Facteur C applicable au prochain MRI.

7. SEUIL DE MATÉRIALITÉ

[164] Dans sa décision D-2018-001¹⁰³, la Régie a proposé qu'un seuil de matérialité de 2,5 M\$, basé sur le seuil établi précédemment pour les budgets spécifiques de la formule de type paramétrique, soit retenu pour les éléments de coûts à traiter en Facteur Y ou en Facteur Z. La Régie a réservé sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité pour la phase 3 du dossier.

[165] Le Transporteur propose de maintenir le seuil de matérialité à 2,5 M\$. Selon lui, ce seuil est approprié et est conforme à ce qu'il avait proposé en phase 1. Ainsi, il est d'avis que l'application de ce seuil doit être élargie aux éléments de coûts traités en Facteur Y ou en Facteur Z dans le cadre d'un premier MRI.

[166] Le Transporteur est également en accord avec les modalités d'application du seuil de matérialité retenues par la Régie dans la phase 3 du MRI du Distributeur¹⁰⁴ et demande donc à la Régie l'autorisation de les appliquer à son prochain MRI.

[167] En ce qui a trait à la pertinence d'utiliser la même base que le Distributeur pour établir le seuil de matérialité, soit le risque d'affaires, le Transporteur note¹⁰⁵ que, dans le cas du Distributeur, le seuil a été calculé à partir de sa base de tarification. Selon lui, cette méthode peut être applicable pour le Distributeur puisque les éléments de coûts inclus aux

¹⁰² Pièce [B-0012](#), p. 11.

¹⁰³ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 56 et 57.

¹⁰⁴ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 53 et 54, par. 214 à 219, ainsi que p. 56, par. 235.

¹⁰⁵ Pièce [B-0065](#), p. 20.

revenus requis découlant de la base de tarification (rendement et amortissement) sont intégrés à sa Formule d'indexation. Toutefois, il est d'avis que, dans son cas, comme la Formule d'indexation ne couvre pas les éléments de coûts découlant de sa base de tarification, utiliser la même méthode que celle appliquée au Distributeur apporterait un biais important et mettrait à risque sa capacité à ajuster ses revenus requis en fonction d'éléments hors de son contrôle.

[168] Par conséquent, le Transporteur maintient que le seuil de matérialité doit être déterminé sur la base des éléments couverts par la Formule d'indexation, soit, essentiellement, les CNE.

[169] En audience, le Transporteur soumet que le montant de 2,5 M\$ est significatif par rapport aux charges qui seront couvertes par la Formule d'indexation. De plus, ce seuil est comparable au seuil établi dans le cas de la formule de type paramétrique. Le Transporteur souligne, par ailleurs, que le seuil de matérialité est l'un des quatre critères utilisés pour évaluer le traitement des éléments en Facteur Y ou en Facteur Z, ce qui devrait en limiter le nombre¹⁰⁶.

[170] En conclusion, en ce qui concerne le lien entre le seuil de matérialité et le risque d'affaires, le Transporteur indique que, contrairement au Distributeur, il n'a pas établi son seuil de matérialité en fonction de la notion de risque d'affaires. Sa proposition est plutôt basée sur une notion de matérialité des éléments de coûts par rapport aux sommes couvertes par la Formule d'indexation et il n'est pas en mesure de quantifier ce risque au niveau de ses coûts d'opération¹⁰⁷. Cependant, le Transporteur précise qu'un seuil plus élevé augmenterait son risque réglementaire, c'est-à-dire sa capacité d'ajuster ses revenus requis en fonction des événements futurs¹⁰⁸.

7.1 POSITION DES INTERVENANTS

[171] L'AHQ-ARQ maintient sa position exprimée dans le dossier du MRI du Distributeur selon laquelle le seuil doit être suffisamment important pour représenter des montants qui pourraient être potentiellement néfastes pour l'entreprise. L'AHQ-ARQ est d'avis qu'un seuil de 2,5 M\$ ne satisfait pas ce critère. À l'instar de PEG, l'AHQ-ARQ

¹⁰⁶ Pièce [A-0070](#), p. 39 à 41.

¹⁰⁷ Pièce [A-0070](#), p. 59.

¹⁰⁸ Pièce [A-0070](#), p. 66.

recommande à la Régie de retenir un seuil de matérialité de 5 M\$, autant pour les exclusions que pour les exogènes¹⁰⁹.

[172] L'AQCIE-CIFQ note que, dans la décision D-2017-043¹¹⁰, la Régie a décidé que, pour le Distributeur, toute variation d'éléments de coûts dont la valeur est inférieure à 15 M\$ faisait partie du risque d'affaires normal de l'entreprise. Selon l'intervenant, on peut s'attendre, en toute cohérence, à ce que le seuil minimum soit également fixé à 15 M\$ dans le cas du Transporteur¹¹¹.

[173] En audience, l'AQCIE-CIFQ présente une nouvelle analyse ayant pour effet de rehausser le seuil de matérialité du Transporteur. L'intervenant rappelle que dans sa décision D-2018-067, la Régie a fixé le seuil de matérialité du Distributeur à 15 M\$ en fonction de son risque d'affaires et qu'elle a jugé qu'en deçà de 40 points de base, ou 15 M\$, le Distributeur était rémunéré pour ce risque à même le rendement qu'il reçoit¹¹². Étant donné que le risque d'affaires du Transporteur est semblable, tel que démontré par l'établissement du même taux de rendement des capitaux propres accordé par la Régie au Transporteur et au Distributeur, le seuil de matérialité du Transporteur devrait, lui aussi, correspondre à 40 points de base de ses capitaux propres, soit 0,4 % de 5 838 M\$ ou 23,35 M\$. Ainsi, l'intervenant recommande un seuil de matérialité de 23 M\$ pour le Transporteur¹¹³.

[174] Lorsque PEG compare les montants inclus à la Formule d'indexation du Distributeur et du Transporteur pour leur premier MRI et qu'il applique un prorata au seuil de matérialité, il note que le seuil de matérialité du Transporteur devrait s'établir à 5,57 M\$. En effet, les revenus visés par la Formule d'indexation sont de 2 586,5 M\$ pour le Distributeur et de 960,4 M\$ pour le Transporteur. Ce calcul tient pour acquis que tous les éléments que le Transporteur veut traiter en Facteur Y sont approuvés. Si ce n'était pas le cas, le seuil de matérialité comparable serait plus élevé. Conséquemment, PEG recommande un seuil de matérialité de 5 M\$ pour le Transporteur¹¹⁴.

¹⁰⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 7.

¹¹⁰ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2017-043](#), p. 76.

¹¹¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0019](#), p. 4.

¹¹² Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 54.

¹¹³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0037](#), p. 4.

¹¹⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 36.

[175] Cependant, en audience, PEG suggère à la Régie de prendre en considération un seuil de matérialité de l'ordre de 15 M\$ basé sur la notion de risque tolérable pour l'entreprise¹¹⁵.

[176] EBM est d'avis qu'un seuil de matérialité de 2,5 M\$ est trop bas. Ce seuil ne correspondrait qu'à 0,07 % des revenus requis totaux du Transporteur ou à 0,28 % des CNE avant même la considération des Facteurs Y ou Z.

[177] EBM souligne que les revenus requis « réels » du Distributeur (en excluant les coûts d'approvisionnement et de transport) et ceux du Transporteur se situent dans un même ordre de grandeur. Un seuil de matérialité semblable à celui du Distributeur, en l'occurrence autour de 15 M\$, pourrait donc être considéré. Malgré l'exclusion des dépenses en capital de la Formule d'indexation du Transporteur, le MRI applicable doit être un incitatif suffisant pour générer des gains d'efficacité. Or, la simple possibilité d'exclure des variations imprévues ou imprévisibles aussi faibles que 2,5 M\$ limite la pertinence d'avoir un MRI. Pour EBM, un seuil de 15 M\$ représenterait un risque d'écart de 0,43 % par rapport aux revenus requis de 3 486,5 M\$ du Transporteur.

[178] Ainsi, afin de conserver le caractère incitatif du MRI et d'atteindre l'objectif d'allègement réglementaire, EBM suggère à la Régie de fixer le seuil de matérialité à 15 M\$, ce qui représente 1,6 % des CNE¹¹⁶.

[179] OC constate que le seuil de matérialité de 15 M\$ fixé pour le Distributeur correspond approximativement à 0,58 % de ses coûts couverts par la Formule d'indexation. Dans le cas du Transporteur, le seuil de matérialité de 2,5 M\$ correspond à environ 0,26 % des coûts couverts par la Formule. À cet égard, OC recommande à la Régie de hausser le seuil de matérialité du Transporteur à 5 M\$, soit 0,52 % des coûts couverts par la Formule d'indexation pour 2019, soit une proportion comparable à celle du Distributeur¹¹⁷.

[180] SÉ-AQLPA recommande à la Régie d'établir à 10 M\$ le seuil de matérialité pour les exogènes. Il note que ceci aurait pour conséquence d'éliminer les coûts liés aux normes CIP et aux projets Remplacement d'un automatisme de sauvegarde du réseau de transport

¹¹⁵ Pièce [A-0080](#), p. 63 et 64.

¹¹⁶ Pièce [C-EBM-0011](#), p. 17.

¹¹⁷ Pièce [C-OC-0008](#), p. 15.

(RPTC) et Remplacement des systèmes de conduite du réseau (SCR), ne laissant comme seul Facteur Z que les travaux requis pour la mise en conformité des mises à la terre (MALT)¹¹⁸.

7.2 OPINION DE LA RÉGIE

[181] Dans sa décision D-2018-067¹¹⁹, la Régie a fixé, pour le Distributeur, un seuil de matérialité de 15 M\$ basé sur son risque d'affaires et a réitéré qu'en deçà de 40 points de base ou 15 M\$ le Distributeur était rémunéré pour ce risque à même le rendement qu'il reçoit.

[182] La Régie observe que, dans le présent dossier, tous les intervenants se prononcent, pour différents motifs, pour un rehaussement du seuil de matérialité de 2,5 M\$ à un niveau variant entre 5 M\$ et 23 M\$.

[183] La Régie partage l'opinion des intervenants, à savoir que le seuil de 2,5 M\$ proposé par le Transporteur doit être rehaussé. Pour la Régie, le niveau relativement bas de ce seuil pourrait induire un nombre relativement important de demandes d'exclusion, ce qui irait à l'encontre de l'objectif d'allègement réglementaire poursuivi par le MRI tel que prescrit par la Loi.

[184] Elle retient, de l'analyse de l'AQCIE-CIFQ, que si le seuil de matérialité du Transporteur était calculé selon la même méthodologie que celle utilisée pour le Distributeur, et en tenant compte du même risque d'affaires, il s'élèverait à 23 M\$. La Régie note toutefois les propos du Transporteur à l'effet qu'un seuil de matérialité trop élevé augmenterait indûment son risque réglementaire.

[185] Ainsi, la Régie retient la méthode du « risque tolérable » pour l'entreprise et juge qu'un seuil de 15 M\$ représente un niveau de risque acceptable pour le Transporteur, en fonction de ses activités et de ses revenus requis. Ce seuil de 15 M\$ représente environ 1,7 % des CNE. Il permet d'éviter de reconnaître des éléments de coûts comme exclusion ou exogène alors que les montants en cause pourraient être considérés comme faisant partie du risque d'affaires de l'entreprise.

¹¹⁸ Pièce [C-SÉ-AOLPA-0004](#), p. 3.

¹¹⁹ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 54 et 55.

[186] **En conséquence, la Régie fixe le seuil de matérialité à 15 M\$ pour traiter un élément de coûts en Facteur Y ou en Facteur Z.**

8. FACTEUR Y

[187] La Régie notait, dans ses décisions D-2017-043¹²⁰ et D-2018-001¹²¹, que certains éléments de coûts composant les revenus requis ne pouvaient être intégrés dans une Formule d'indexation aux motifs qu'ils ne pouvaient ni participer à l'atteinte de l'objectif d'efficacité recherché, ni permettre la détermination de tarifs justes et raisonnables. Il était donc nécessaire, à son avis, de traiter certains coûts à l'extérieur de la Formule d'indexation par le biais d'un Facteur Y ou d'un Facteur Z.

[188] Dans la décision D-2018-001¹²², la Régie retenait les critères suivants dans l'établissement d'éléments de coûts du Transporteur à être traités en Facteur Y :

- la récurrence des coûts;
- l'imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts;
- l'insuffisance de contrôle du Transporteur sur les éléments de coûts;
- un seuil de matérialité proposé à 2,5 M\$, tant pour la création que pour le maintien d'un élément de coûts en Facteur Y.

¹²⁰ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2017-043](#), p. 74 et 75.

¹²¹ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 56.

¹²² Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 57, par. 224.

[189] Le rendement sur la base de tarification et l'amortissement (les Dépenses en capital) ont été reconnus comme des exclusions dans la décision D-2018-001¹²³ de la Régie. Dans le présent dossier, le Transporteur demande que le même traitement soit accordé aux taxes, aux coûts de retraite et aux prestations de travail aux investissements.

Taxes

[190] Pour justifier sa proposition de traiter les taxes en Facteur Y, le Transporteur présente, au tableau 3, l'évolution historique de ses taxes ainsi que les écarts annuels pour la période 2011-2017.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DES TAXES RÉELLES 2011-2017 (M\$)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Taxes	86,7	87,9	91,9	88,9	94,7	99,2	98,7
Écarts		1,2	4,0	(3,0)	5,8	4,5	(0,5)
Écarts %		1,4%	4,6%	-3,3%	6,5%	4,8%	-0,5%

Source : Pièce [B-0012](#), p. 15.

[191] Le Transporteur soumet que les taxes constituent des coûts récurrents supérieurs au seuil de matérialité de 2,5 M\$, qu'elles sont imprévisibles en raison de l'évolution des actifs et des taux de taxation applicables, et qu'il n'a pas de contrôle sur elles.

[192] En réponse à une DDR dans laquelle la Régie lui demandait de commenter sa proposition d'exclure, contrairement au Distributeur, les taxes de la Formule d'indexation, le Transporteur soutient qu'un traitement différent est justifié parce que les taxes varient en fonction de l'évolution des actifs. Comme la Régie a reconnu, dans sa décision D-2018-001, que pour le Transporteur, les éléments de coûts découlant de la base de tarification, soit l'amortissement et le rendement, ne seront pas intégrés à la Formule d'indexation, elle devrait accorder le même traitement à tous les coûts directement liés aux investissements et ultimement aux actifs et, ainsi, exclure les taxes de l'application de sa Formule d'indexation.

¹²³ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 72, par. 295.

[193] De plus, le Transporteur souligne que les analyses qu'il a fournies au présent dossier démontrent que la variation annuelle de cet élément de coûts ne suit pas une courbe similaire à celle liée à l'évolution de l'inflation ou même à la trajectoire de la Formule d'indexation¹²⁴.

[194] Également, le Transporteur analyse l'évolution des taxes par rapport à la Formule d'indexation sur quatre cycles de quatre ans durant la période 2011-2017¹²⁵. Selon lui, cette analyse démontre que la Formule d'indexation n'aurait pas capté l'évolution des taxes du Transporteur pour le seul cycle 2014-2017, ce qui met à risque sa capacité à récupérer ces coûts en fonction des besoins du réseau¹²⁶.

[195] Enfin, le Transporteur ajoute qu'il ne peut pas réaliser de gains d'efficience sur la valeur nette de ses immobilisations existantes, car la valeur de l'actif prend déjà en compte les gains d'efficience réalisés durant la construction de l'actif. Le même principe s'applique pour l'inflation. Selon lui, toute variation hors du cours normal d'une formule d'indexation (I-X) occasionnerait un biais.

Coût de retraite

[196] La Régie a accepté dans sa décision D-2018-067 que le coût de retraite du Distributeur soit exclu de la Formule d'indexation en raison de sa volatilité et qu'il soit plutôt traité en Facteur Y.

[197] Le Transporteur soumet qu'il dispose du même régime de retraite et subit la même volatilité que le Distributeur. De plus, les coûts associés à son régime de retraite dépassent le seuil de matérialité de 2,5 M\$. Ainsi, le Transporteur demande, pour ses coûts de retraite, le même traitement en Facteur Y et le maintien du compte d'écarts et de reports (CÉR) existant qui leur est rattaché. Le Transporteur demande également, à l'instar du Distributeur et pour les mêmes motifs, l'inclusion du coût des autres régimes dans la Formule d'indexation.

¹²⁴ Pièce [B-0065](#), p. 20.

¹²⁵ Cycles 2011-2014, 2012-2015, 2013-2016 et 2014-2017.

¹²⁶ Pièce [B-0181](#), p. 4.

Coûts liés aux prestations de travail aux investissements

[198] Le Transporteur soumet que les coûts liés aux prestations de travail aux investissements sont déduits de ses CNE et ajoutés à la base de tarification lorsque les projets auxquels ils se rapportent sont mis en exploitation. D'après le Transporteur, cette rubrique de coûts n'évolue pas selon une Formule d'indexation, mais plutôt selon la nature des projets d'investissement. Il présente au tableau suivant son analyse, par cycle de quatre ans, sur la période 2011-2017.

TABLEAU 4
ÉVOLUTION DES COÛTS LIÉS AUX PRESTATIONS DE TRAVAIL AUX INVESTISSEMENTS
2011-2017

Composantes (M\$)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prestation de travail aux investissements	(132,7)	(141,8)	(125,4)	(133,6)	(131,3)	(133,6)	(142,5)	(132,6)
Écarts		(9,1)	16,4	(8,2)	2,3	(2,3)	(8,9)	9,9
Effet taux		(8,6)	(10,3)	(1,2)	7,0	(1,6)	(24,1)	11,4
Effet volume		(0,5)	26,7	(7,0)	(4,7)	(0,7)	15,2	(1,5)
Écarts %		6,9%	-11,6%	6,5%	-1,7%	1,8%	6,7%	-6,9%
Effet taux %		6,5%	7,3%	1,0%	-5,2%	1,2%	18,0%	-8,0%
Effet volume %		0,4%	-18,8%	5,6%	3,5%	0,5%	-11,4%	1,1%
Heures prestation de travail aux investissements en k	1 298	1 301	1 058	1 115	1 154	1 180	1 028	1 039
Taux horaire moyen (\$/heure)	102	109	119	120	114	115	139	128
Cycle 2011-2014								
Formule d'indexation		(141,8)	(145,1)	(149,9)	(154,3)			
Formule d'indexation vs réel			(19,7)	(16,3)	(23,0)			
Cycle 2012-2015								
Formule d'indexation			(125,4)	(129,8)	(133,4)	(135,9)		
Formule d'indexation vs réel				4,0	(2,1)	(2,3)		
Cycle 2013-2016								
Formule d'indexation				(133,6)	(137,5)	(140,1)	(143,3)	
Formule d'indexation vs réel					(6,2)	(6,5)	(0,8)	
Cycle 2014-2017								
Formule d'indexation					(131,3)	(133,8)	(136,8)	(139,8)
Formule d'indexation vs réel						(0,2)	5,7	(7,0)
Facteur I - Annexe A			1,74%	2,71%	2,33%	1,31%	1,62%	1,45%
Facteur X - Section 3.2			-0,60%	-0,60%	-0,60%	-0,60%	-0,60%	-0,60%

Source : Pièce [B-0012](#), p. 16.

[199] Le Transporteur note que les coûts liés aux prestations de travail aux investissements évoluent en fonction des taux de prestations et du volume de prestations. Il présente les écarts annuels de ces coûts en distinguant les effets taux des effets volume. Selon lui, l'écart dû à l'effet taux n'évolue pas selon la progression salariale, mais principalement selon la

variabilité des taux de prestations associés aux différents groupes d'emplois mis à contribution dans les projets d'investissement de natures variées au fil des ans. L'écart dû à l'effet volume fluctue, quant à lui, en fonction des travaux prioritaires sur le réseau. De l'avis du Transporteur, aucune formule d'indexation ne pourrait capter l'évolution dans le temps de ces coûts liés aux heures.

[200] Le Transporteur compare l'évolution réelle des coûts liés aux prestations de travail aux investissements durant la période 2011-2017 à la formule d'indexation et en conclut que dans 50 % des cas, soit deux cycles sur quatre, la formule d'indexation n'aurait pas su capter l'évolution de ces coûts. Ainsi, pour les cycles 2011-2014 et 2013-2016, les manques à gagner sont respectivement de l'ordre de 60 M\$ et de 15 M\$ sur une durée de quatre ans, soit la même que celle du MRI.

[201] D'après le Transporteur, puisque ces coûts évoluent selon la nature des projets, ils rejoignent davantage la nature des dépenses en capital, lesquelles sont exclues de la Formule d'indexation suivant la décision D-2018-001.

8.1 POSITION DES INTERVENANTS

[202] L'AHQ-ARQ recommandait, dans le dossier R-3897-2014, que les taxes soient incluses dans la Formule d'indexation du MRI du Transporteur. L'intervenant maintient cette position dans le présent dossier¹²⁷.

[203] Selon la FCEI, la demande du Transporteur en ce qui concerne les coûts liés aux prestations de travail aux investissements se résume à inclure les prestations de travail capitalisables à l'intérieur de la Formule d'indexation pour ensuite les retirer des revenus requis par le biais d'un Facteur Y. Bien que cette demande ait pour effet d'inclure des charges capitalisables dans la Formule d'indexation, la FCEI y est favorable parce qu'elle améliore l'incitatif global à l'efficacité qui résulte du mécanisme.

[204] La FCEI ajoute qu'en l'absence de traitement en Facteur Y, le Transporteur aurait un intérêt à favoriser les activités capitalisables au détriment des activités de maintenance pour maximiser les excédents de rendement.

¹²⁷ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 9.

[205] L'intervenante note qu'il demeure toutefois un incitatif à favoriser les activités capitalisables à la suite de la fixation de la prévision de travail au dossier tarifaire. Pour pallier ce problème, un compte d'écart sur les prestations de service devrait être mis en place. Ainsi, un écart entre le montant des dépenses capitalisables prévu au dossier tarifaire et le montant réel de ces dépenses n'aurait pas d'effet sur le rendement de l'actionnaire.

[206] Selon la FCEI, la combinaison de ces deux éléments, Facteur Y et compte d'écart, éliminerait complètement l'incitatif indésirable visant à favoriser indûment les dépenses capitalisables¹²⁸.

[207] Pendant l'audience, la FCEI réitère que le traitement des coûts liés aux prestations de travail aux investissements en Facteur Y amène le risque de sous-estimation de ces prestations lors du dossier tarifaire et crée un incitatif au déplacement des dépenses capitalisables vers l'externe, par exemple vers Hydro-Québec Équipement¹²⁹.

[208] Toutefois, la FCEI indique qu'elle appuierait la proposition du Transporteur de traiter les coûts liés aux prestations de travail aux investissements en Facteur Y, même si la Régie ne retenait pas la proposition de l'intervenante de créer un compte d'écart sur ces prestations de service¹³⁰.

[209] Selon OC, le Transporteur soumet que les montants de taxes varient avec l'évolution de la valeur des actifs, ce qui limite son influence sur ces montants. OC remarque toutefois, en se basant sur les données fournies par le Transporteur en réponse à une de ses DDR, que l'évolution des taxes ne suit pas parfaitement l'évolution des immobilisations du Transporteur¹³¹.

[210] Bien qu'OC reconnaisse le contrôle limité du Transporteur sur l'évolution des taxes, elle considère que cette évolution peut être traitée dans le cadre de la Formule d'indexation. Advenant une modification significative des taux de taxation, le Transporteur pourrait demander la création d'un Facteur Z pour tenir compte de ces dépenses.

[211] OC prend note des orientations formulées par la Régie dans sa décision D-2018-067 concernant le traitement du coût de retraite et ne s'oppose pas à la création

¹²⁸ Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 20 à 22.

¹²⁹ Pièce [A-0080](#), p. 127.

¹³⁰ Pièce [A-0080](#), p. 165.

¹³¹ Pièce [C-OC-0008](#), p. 17.

d'un Facteur Y. Le sujet pourra être abordé de nouveau lors de l'établissement des MRI de deuxième génération du Distributeur et du Transporteur¹³².

[212] Pour ce qui est des coûts liés aux prestations de travail aux investissements, OC estime que tant le Transporteur que PEG amènent des arguments pertinents. D'une part, OC est d'accord avec PEG sur la possibilité que l'inclusion de cet élément à l'intérieur de la Formule d'indexation incite le Transporteur à mieux contrôler ses dépenses. D'autre part, OC constate que le Transporteur n'a pas le plein contrôle de ces coûts et qu'ils sont difficilement prévisibles sur l'horizon du MRI. Dans ce contexte, OC s'en remet à la Régie pour en décider¹³³.

[213] PEG soumet que les coûts de retraite et les taxes ont été traités en Facteur Y dans certains MRI approuvés en Amérique du Nord, mais pas dans d'autres. Le traitement des coûts de retraite en Facteur Y pourrait motiver le Transporteur à privilégier les augmentations des bénéfices de retraite plutôt que des salaires. OC reconnaît toutefois que les coûts de retraite peuvent varier en fonction des fluctuations des marchés financiers qui sont hors de contrôle du Transporteur. De plus, la Régie a décidé de traiter ces coûts en Facteur Y dans le cas du Distributeur. Finalement, PEG recommande d'inclure les coûts de retraite dans la Formule d'indexation¹³⁴.

[214] Par ailleurs, PEG soutient que l'inclusion des taxes et des coûts liés aux prestations de travail aux investissements réduit l'incitatif à contrôler ces coûts. Selon PEG, les changements du taux d'imposition constituent un risque hors du contrôle de la compagnie, mais ce risque pourrait être traité en Facteur Z. Dans le cas du Distributeur, ni les taxes ni les coûts liés aux prestations de travail ne sont traités en Facteur Y. Ainsi, PEG recommande d'inclure ces coûts dans la Formule d'indexation¹³⁵.

[215] SÉ-AQLPA recommande à la Régie d'accepter la proposition du Transporteur de traiter les coûts liés aux prestations de travail aux investissements en Facteur Y puisque ceux-ci ne suivent pas l'évolution de la Formule d'indexation¹³⁶.

¹³² Pièce [C-OC-0008](#), p. 16.

¹³³ Pièce [C-OC-0008](#), p. 18.

¹³⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFO-0018](#), p. 32.

¹³⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFO-0018](#), p. 33.

¹³⁶ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0004](#), p. 3.

8.2 OPINION DE LA RÉGIE

[216] Dans sa décision D-2018-067¹³⁷, la Régie a accepté que les coûts de retraite du Distributeur soient exclus de sa Formule d'indexation, à l'exception du coût des autres régimes, qui doit y être inclus. La Régie reconnaît que le Transporteur et le Distributeur disposent du même régime de retraite et subissent la même volatilité.

[217] Toutefois, elle rappelle les paragraphes 280 à 285 de cette même décision :

« [280] Cependant, la Régie demeure préoccupée par la possibilité que le Distributeur ne gère plus sa rémunération de manière globale et privilégie les améliorations aux régimes de retraite traités en exclusion plutôt que d'accorder des augmentations salariales soumises selon la Formule d'indexation.

[281] Dans ce contexte, la Régie demande au Distributeur de maintenir le dépôt des données relatives au coût de retraite, incluant les hypothèses actuarielles, présentées à la pièce B-0021¹³⁸ dans chaque dossier tarifaire.

[282] La Régie demande également au Distributeur de l'informer des changements des principales dispositions qui influencent la valeur du régime de retraite, telles qu'énumérées aux pages 24 et 25 de l'annexe C de la pièce B-0028 du dossier R-3980-2016¹³⁹.

[283] Afin d'obtenir l'information pertinente au processus de recalibrage (rebasement) du MRI, lequel est prévu au cours du dossier tarifaire de l'année témoin 2022, la Régie ordonne au Distributeur de devancer le dépôt de l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec¹⁴⁰ (salaire de base, rémunération incitative, régime de retraite et assurance collective). Elle fixe le dépôt de l'étude de balisage au plus tard le 30 avril 2021.

[284] De plus, la Régie ordonne au Distributeur de prévoir une séance de travail subséquente au dépôt de l'étude de balisage.

¹³⁷ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 65.

¹³⁸ Pièce [B-0021](#), p. 5.

¹³⁹ Dossier R-3980-2016, pièce [B-0028](#), annexe C, p. 24 et 25.

¹⁴⁰ Dossier R-3980-2016, décision [D-2017-022](#), p. 98, par. 359.

[285] Enfin, la Régie retient de la preuve que, contrairement au coût de retraite, le coût des autres régimes est peu volatil. Elle accepte la proposition du Distributeur de traiter le coût des autres régimes dans la Formule d'indexation ».

[218] Conséquemment, la Régie demande au Transporteur d'effectuer le même suivi à son rapport annuel que celui demandé au Distributeur aux paragraphes 280 à 285 de la décision D-2018-067¹⁴¹. Le Transporteur devra aussi faire l'appariement de la pièce B-0021¹⁴² du Distributeur avec la pièce appropriée au présent dossier. Finalement, le Transporteur devra aussi déposer l'équivalent des pages 24 et 25 de l'annexe C de la pièce B-0028 du dossier R-3980-2016¹⁴³. Pour ce qui est du balisage, la Régie croit qu'il est approprié de soumettre le Transporteur aux mêmes obligations que le Distributeur afin de s'assurer que le Transporteur gère de manière globale sa masse salariale. C'est pourquoi elle lui ordonne de déposer une étude de balisage à cet égard au plus tard le 30 avril 2021. Enfin, la Régie rappelle que le coût de la rubrique des autres régimes doit être inclus dans la Formule d'indexation.

[219] En ce qui a trait aux autres éléments dont le Transporteur demande l'exclusion, la Régie lui rappelle ce qu'elle énonçait dans sa décision D-2018-001 aux paragraphes 336 et 337 :

« [336] En continuité avec sa décision D-2017-043, la Régie vise à inclure à la Formule d'indexation le plus d'éléments de coûts possibles.

[337] Elle considère que l'exclusion des Dépenses en capital ne peut justifier à elle seule l'exclusion d'autres éléments qui lui sont liés. En effet, l'ensemble des critères, dont celui de matérialité, doivent aussi être respectés »¹⁴⁴.

[220] Le seul lien avec les investissements n'est donc pas suffisant pour justifier l'exclusion de rubriques de coûts de la Formule d'indexation. Par ailleurs, en ce qui a trait à la notion de biais auquel réfère le Transporteur, la Régie rappelle qu'il ne faut pas tenir compte de chacune des rubriques de coûts isolément mais plutôt de l'ensemble des éléments qui compose la Formule d'indexation. Ce n'est que lorsqu'un élément de coûts aura un impact significatif sur la calibration de la Formule d'indexation que ce dernier pourra en être exclu.

¹⁴¹ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 65.

¹⁴² Dossier R-4011-2017, pièce [B-0021](#), p. 5.

¹⁴³ Dossier R-3980-2016, pièce [B-0028](#), p. 24.

¹⁴⁴ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 80.

[221] En ce qui a trait aux coûts liés aux prestations de travail aux investissements, la Régie ne retient pas la proposition du Transporteur. Elle considère que ces coûts ne satisfont pas l'ensemble des critères pour justifier leur exclusion de la Formule d'indexation. Ces coûts sont suffisamment sous le contrôle du Transporteur et, bien qu'ils peuvent varier d'une année à l'autre, la Régie juge qu'ils ne satisfont pas le critère d'imprévisibilité.

[222] Il ressort de l'analyse du Transporteur présenté au tableau 4, sur la période 2010-2017, que la moyenne des coûts liés aux prestations de travail aux investissements se situe à 134,2 M\$. Pour cinq des huit années examinées, les coûts se situent dans une marge de 2 % inférieure à cette moyenne. La Régie note que les deux cycles ne pouvant capter l'évolution des coûts¹⁴⁵ surviennent lorsque le cycle débute avec un montant supérieur à la moyenne, ce qui réduit le montant des revenus requis établi par la formule d'indexation. Or, la Régie observe que la prévision pour les coûts liés aux prestations de travail aux investissements pour l'année 2019 s'élève à 126,4 M\$, soit sous la moyenne. La Régie rejette les préoccupations du Transporteur à cet égard.

[223] **La Régie rejette donc la proposition du Transporteur.** Par ailleurs, elle ne retient pas la proposition de la FCEI de créer un compte d'écarts associé aux coûts liés aux prestations de travail aux investissements.

[224] Pour ce qui est des taxes, la Régie ne retient pas la proposition du Transporteur. L'analyse fournie par le Transporteur dans ses réponses à sa DDR n° 6 démontre que la Formule d'indexation aurait capté l'évolution des taxes du Transporteur pendant trois des quatre cycles potentiels. De façon générale, les taxes augmentent chaque année, à un rythme comparable à celui de l'inflation.

[225] La Régie observe que sur les quatre cycles étudiés pour la période 2011-2017, un seul cycle, soit 2014-2017, n'aurait pas capté l'évolution des taxes. Or, ce cycle n'aurait pas capté correctement l'évolution des coûts en raison d'une diminution des taxes en 2014, lié à un renversement d'une provision retenue en 2013 à la suite d'incertitudes concernant le taux d'imposition des actifs de télécommunication. Cette situation ponctuelle ne peut servir de motif à l'exclusion des taxes de la Formule d'indexation.

[226] La trajectoire des taxes est généralement compatible avec celle dérivée de la Formule d'indexation. Les modifications aux taux de taxation pourraient néanmoins être

¹⁴⁵ Soit les cycles 2011-2014 et 2013-2016.

traitées au moyen du Facteur Z, si une variation suffisamment importante pour justifier leur exclusion de la Formule d'indexation devait survenir.

[227] Pour ces motifs, la Régie accueille la proposition du Transporteur de traiter ses coûts de retraite en Facteur Y, sauf pour la rubrique des autres régimes qui devront être inclus à la Formule d'indexation. La Régie juge également que les coûts liés aux prestations de travail aux investissements et les taxes doivent être inclus dans la Formule d'indexation.

9. FACTEUR Z

[228] La Régie notait, dans ses décisions D-2017-043¹⁴⁶ et D-2018-001¹⁴⁷, que certains éléments de coûts des revenus requis ne pouvaient être intégrés dans une Formule d'indexation aux motifs qu'ils ne pouvaient ni participer à l'atteinte de l'objectif d'efficacité recherché par celle-ci, ni permettre la détermination de tarifs justes et raisonnables. Il était donc nécessaire, à son avis, de traiter certains coûts à l'extérieur de la Formule d'indexation par le biais d'un Facteur Y ou d'un Facteur Z.

[229] En regard de la détermination du Facteur Z, la Régie retient les mêmes critères que ceux applicables au Facteur Y, à l'exception du critère de récurrence qui est remplacé par celui de l'imprévisibilité de cet élément de coûts pendant la durée du MRI.

[230] Dans sa Demande, le Transporteur soumet que certains éléments de coûts n'évoluent pas selon la trajectoire définie par la Formule d'indexation. En conformité avec les critères reconnus par la Régie, le Transporteur soumet les éléments de coûts non récurrents suivants liés à des activités de mise à niveau et de conformité qui ne font pas partie de ses activités de base et qui, à ce titre, devraient être traités en Facteur Z :

- les coûts ponctuels liés aux projets RPTC et SCR;
- les coûts ponctuels liés au diagnostic et aux correctifs requis à la mise en conformité des MALT;

¹⁴⁶ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2017-043](#), p. 74 et 75.

¹⁴⁷ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 56.

- les coûts ponctuels des travaux relatifs à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité des différentes versions des normes CIP de la NERC¹⁴⁸.

[231] Au soutien de sa Demande, le Transporteur rappelle que, dans le cadre de sa décision D-2018-021¹⁴⁹, la Régie identifiait les caractéristiques et des critères d'admissibilité pour des coûts non récurrents liés à des activités afin qu'ils soient traités en dehors de la formule paramétrique actuelle pour les CNE du Transporteur. Ainsi, les charges portées à un budget spécifique ne devraient comprendre que des coûts reliés à des opérations ponctuelles comportant des objectifs spécifiques et à durée déterminée dont on peut cerner le début et la fin, et le seuil de 2,5 M\$ pour les activités à inclure dans un budget spécifique doit être annuel. Le Transporteur considère que les trois éléments de coûts identifiés au paragraphe 230 répondent à ces critères.

[232] Pour ce qui est des projets RPTC et SCR ainsi que des correctifs requis à la mise en conformité des MALT, le Transporteur soumet qu'il est difficile de prévoir l'émergence des coûts qui leur sont associés pendant la durée du MRI et l'ampleur des montants de ces projets selon la trajectoire des coûts prévus par la Formule d'indexation. Finalement, les montants associés à ces projets sont supérieurs au seuil de 2,5 M\$.

[233] Dans sa décision D-2018-001, la Régie a rejeté l'ajustement « A » proposé par le Transporteur concernant les coûts des travaux relatifs à la conformité des normes CIP.

[234] Toutefois, le Transporteur estime que les coûts liés aux normes CIP qu'il propose maintenant sont différents, considérant qu'ils comprennent seulement la partie spécifique (non récurrente) de ceux faisant partie de l'ajustement « A » et pour lesquels il exerce peu de contrôle, tant en termes de montants qu'en termes d'échéanciers de réalisation imposés et qui ne font pas partie de son processus normal de planification.

[235] Le Transporteur souligne l'imprévisibilité de l'émergence de coûts découlant de l'application d'une norme CIP de la NERC, la difficulté à prévoir les montants non récurrents liés à l'application des normes CIP et son faible contrôle sur ces coûts. Il note aussi que les coûts en question sont supérieurs au seuil de matérialité de 2,5 M\$¹⁵⁰.

¹⁴⁸ North American Electric Reliability Corporation.

¹⁴⁹ Dossier R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 67 à 76.

¹⁵⁰ Pièce [B-0012](#), p. 19.

[236] En réponse à une DDR de la Régie concernant sa capacité à effectuer une comptabilité par activité, le Transporteur indique qu'il n'effectue pas de comptabilité par activité mais que les coûts spécifiques liés aux normes CIP sont imputés distinctement, ce qui permet de les isoler des autres CNE, dans une optique d'information de gestion¹⁵¹.

[237] Par ailleurs, le Transporteur soumet qu'il peut faire face à des événements de nature imprévisible, dont il ne peut prévoir l'occurrence ou dont il n'a pu intégrer les coûts au moment de l'établissement des revenus requis assujettis au mécanisme de plafonnement des revenus.

[238] Afin d'en faciliter l'examen par la Régie, le Transporteur propose de créer un Facteur Z générique pour comptabiliser tout impact, débiteur ou créditeur, découlant d'un événement imprévisible. De plus, il propose d'y adjoindre un compte de neutralisation agissant de la même façon qu'un CÉR. Ainsi, dès que l'impact d'un événement imprévisible dépasserait le seuil de matérialité de 2,5 M\$, le Transporteur pourrait le comptabiliser dans le Facteur Z générique et en informer la Régie. Ce Facteur Z générique serait examiné par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire suivant. La Régie se prononcerait au cas par cas sur la qualification à titre d'exogène des coûts comptabilisés dans le compte et sur la pertinence et les modalités de disposition de ce compte.

[239] Cette approche permettrait, selon le Transporteur, d'alléger le processus de comptabilisation des événements imprévisibles, en minimisant le délai entre leur moment d'application et le dépôt de la demande à la Régie. En réponse à la FCEI, le Transporteur précise que quatre événements imprévisibles ont mené à une décision de la Régie au cours des 10 dernières années¹⁵².

[240] Lors de l'audience, le Transporteur ajoute qu'un Facteur Z générique serait utile pour reconnaître les coûts dès le premier jour de l'événement imprévisible, ce qui diminuerait le risque, pour le Transporteur, de devoir assumer une partie des coûts¹⁵³.

[241] Le Transporteur propose d'aviser la Régie, par lettre, de toute possibilité de traitement d'un élément en Facteur Z, mais soutient que de tels avis ne seraient pas

¹⁵¹ Pièce [B-0065](#), p. 23.

¹⁵² Pièce [B-0069](#), p. 34.

¹⁵³ Pièce [A-0070](#), p. 100 et 101.

fréquents¹⁵⁴. Il souligne également qu'il devra assumer le fardeau de prouver le bien-fondé de ce traitement¹⁵⁵.

[242] À la suite d'une remarque de la Régie selon laquelle les lettres administratives ne sont pas déposées dans des dossiers réglementaires, ce qui rend ce mode de communication moins transparent pour les participants, le Transporteur modifie sa position et s'engage à déposer des demandes liées aux événements imprévus le plus promptement possible pour en saisir la Régie¹⁵⁶.

9.1 POSITION DES INTERVENANTS

[243] L'AHQ-ARQ note que la Régie a refusé, pour l'année 2018, les budgets demandés par le Transporteur en lien avec les travaux de correctifs aux charges visant le redressement des MALT. L'intervenant considère que les motifs invoqués par la Régie l'an dernier sont toujours valables et que, si le Transporteur juge qu'il doit prioriser ce programme, il peut le faire à l'intérieur de l'enveloppe de maintenance allouée. Pour ces raisons, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas retenir à titre d'exogène les coûts non récurrents liés à la mise en conformité des MALT¹⁵⁷.

[244] En se basant sur les critères d'admissibilité, l'AQCIE-CIFQ estime que le budget prévu pour les MALT ne se qualifie pas comme Facteur Z. Selon l'intervenant, comme la problématique des MALT a été abordée dès le dossier tarifaire 2018, ces coûts ne sont pas imprévisibles puisque le Transporteur connaît la quantité d'installations en cause et le coût unitaire des inspections et des correctifs. Enfin, il exerce un certain contrôle sur ses équipements et donc sur les éléments de coûts¹⁵⁸.

[245] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ note que la Régie a refusé, dans sa décision D-2018-021, d'accorder le montant relatif aux correctifs. Selon l'intervenant, la demande actuelle est semblable à celle ayant fait l'objet de cette décision et, en toute cohérence, la Régie ne devrait pas autoriser un budget spécifique pour les travaux correctifs. De plus,

¹⁵⁴ Pièce [A-0077](#), p. 152.

¹⁵⁵ Pièce [A-0070](#), p. 100.

¹⁵⁶ Pièce [A-0070](#), p. 113 et 114.

¹⁵⁷ Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 35.

¹⁵⁸ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0019](#), p. 2.

l'intervenant considère que le budget demandé est trop élevé et qu'il devrait être limité à 3,5 M\$, soit la valeur des validations de continuité et des travaux d'ingénierie.

[246] Ainsi, l'intervenant recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur de créer un Facteur Z pour un montant de 13 M\$ afin de poursuivre son plan de redressement des MALT.

[247] L'AQCIE-CIFQ rejette également la création d'un Facteur Z générique. Il soumet que les éléments de coûts admissibles sont causés par des facteurs exogènes imprévisibles et non récurrents qui devraient constituer l'exception et non la règle. Le fait d'imputer ces coûts d'avance dans un CÉR rémunéré laisse au Transporteur un certain pouvoir quant à la détermination des éléments se qualifiant comme Facteur Z¹⁵⁹.

[248] PEG appuie la reconnaissance des coûts liés aux normes CIP comme Facteur Z s'ils excèdent le seuil de matérialité, puisque ces coûts sont causés par des tierces parties. Par contre, en regard des coûts liés à la mise en conformité des MALT et à l'automatisme RPTC et SCR, PEG est d'avis qu'ils ne doivent pas être reconnus comme Facteur Z. Selon PEG, ce genre d'activités fait partie du contexte d'affaires habituel d'une entreprise de transport d'électricité. De ce fait, le Transporteur ne devrait pas bénéficier d'un traitement particulier lui permettant de récupérer tous les coûts associés autrement que dans la conduite normale de ses activités. L'expert est d'avis que la création d'un Facteur Z doit être autorisée seulement pour récupérer des coûts substantiels¹⁶⁰.

[249] Pour ce qui est du Facteur Z générique, PEG estime qu'un tel mécanisme occasionnerait peu d'économies de temps et de coûts. De plus, il pourrait induire une reconnaissance tacite de l'admissibilité d'une dépense au Facteur Z. À son avis, un tel mécanisme prédisposerait non seulement l'entreprise à essayer de traiter des éléments en Facteur Z mais également la Régie à accepter ces requêtes. L'expert souligne que le Transporteur peut, en tout temps, effectuer une comptabilité séparée des coûts et faire une demande, auprès de la Régie, de traitement en Facteur Z et de création d'un CÉR¹⁶¹.

¹⁵⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0038](#), p. 13.

¹⁶⁰ Pièce [A-0080](#), p. 59.

¹⁶¹ Pièce [A-0080](#), p. 16.

[250] Toujours selon PEG, il est rare qu'un tel mécanisme soit adopté aux fins d'un MRI¹⁶². L'expert est d'avis qu'il ne devrait pas être trop facile pour une entreprise de traiter des éléments en Facteur Z et que de telles demandes ne devraient pas être fréquentes¹⁶³. PEG recommande donc le rejet de la proposition du Transporteur visant l'adoption d'un Facteur Z générique.

[251] OC estime qu'il serait légitime de traiter les normes CIP en Facteur Z puisqu'elles découlent de normes imposées par la NERC. Cependant, comme les montants associés aux normes CIP sont inférieurs au seuil de matérialité qu'elle propose, OC recommande à la Régie de ne pas traiter cet élément de coûts en Facteur Z¹⁶⁴.

[252] Pour ce qui est des coûts liés à la mise en conformité des MALT, du RPTC et du SCR, OC se questionne sur l'insuffisance de contrôle alléguée par le Transporteur sur ces coûts et sur le caractère imprévisible de ces dépenses pendant la durée du MRI. OC appuie la position de PEG de refuser la création de Facteurs Z pour ces coûts.

[253] OC voit peu de plus-value à la création d'un Facteur Z générique. Elle est en accord avec la position de l'expert PEG selon lequel il s'agit d'une proposition inhabituelle qui induirait peu d'économies de temps. En conséquence, OC recommande à la Régie de ne pas autoriser le Facteur Z générique.

[254] Selon SÉ-AQLPA, les éléments proposés par le Transporteur satisfont les critères établis par la Régie pour la création d'un Facteur Z. L'intervenant, qui propose cependant de hausser le seuil de matérialité à 10 M\$, soutient que l'adoption de ce seuil aurait pour conséquence d'éliminer deux des trois éléments de coûts proposés par le Transporteur, soit les normes CIP et l'automatisme RPTC et SCR.

[255] Enfin, SÉ-AQLPA appuie la proposition du Transporteur de créer un Facteur Z générique. Selon l'intervenant, un tel mécanisme ne préjugerait aucunement de la décision future à être rendue par la Régie, mais éviterait plutôt la répétition continuelle de débats sur l'acceptabilité rétroactive des coûts liés à un événement¹⁶⁵.

¹⁶² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 37.

¹⁶³ Pièce [A-0080](#), p. 16.

¹⁶⁴ Pièce [C-OC-0008](#), p. 19.

¹⁶⁵ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0008](#), p. 19.

9.2 OPINION DE LA RÉGIE

[256] La Régie reconnaît que le Transporteur exerce peu de contrôle sur les coûts et les échéanciers liés aux normes CIP découlant des normes imposées par la NERC. La Régie note également les explications du Transporteur sur les coûts spécifiques liés aux normes CIP qui sont imputés distinctement, ce qui permet de les isoler des CNE. **Cependant, comme les montants liés aux normes CIP sont inférieurs au seuil de matérialité de 15 M\$ qu'elle retient dans la présente décision, la Régie rejette la demande du Transporteur de traiter les montants associés aux normes CIP en Facteur Z.**

[257] Pour ce qui est des coûts des correctifs requis pour la mise en conformité des MALT, la Régie considère qu'il ne s'agit pas de coûts imprévisibles. La Régie partage l'opinion de l'AHQ-ARQ et de l'AQCIE-CIFQ qui soulignent qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle situation et que le Transporteur exerce un contrôle suffisant sur ces coûts. De plus, les coûts liés aux MALT ne franchissent pas le seuil de matérialité établi dans la présente décision. **Ainsi, la Régie rejette la proposition du Transporteur de traiter les coûts de MALT en Facteur Z.**

[258] **La Régie rejette également la demande du Transporteur d'autoriser la création d'un Facteur Z pour les coûts liés à l'automatisme RPTC et au SRC.** Ces coûts ne satisfont pas l'ensemble des critères pour créer un Facteur Z, notamment en ce qu'ils ne dépassent pas le seuil de matérialité retenu dans la présente décision.

[259] En ce qui a trait au Facteur Z générique, l'examen de la preuve révèle que, malgré ce que soutient le Transporteur, la création d'un tel facteur ne présente pas vraiment de réelles opportunités d'allègement réglementaire.

[260] En effet, malgré la création d'un facteur Z générique autorisant le Transporteur à capter les coûts des événements qu'il identifierait, chaque événement devra être justifié par la suite par le Transporteur et examiné par la Régie dans le dossier tarifaire subséquent aux fins de déterminer si ces événements respectent les critères établis par la Régie pour le Facteur Z spécifique. L'examen tarifaire des coûts devra aussi être fait par la méthode du coût de service et les modalités de disposition du compte devront être approuvées, avec ou sans le recours au Facteur Z générique.

[261] Par ailleurs, la Régie constate que la demande du Transporteur, telle que formulée à cet égard, s'apparente à créer un récipient de coûts qui lui permettrait de comptabiliser les

sommes dès qu'un événement qu'il estime imprévu et hors de son contrôle nécessiterait des dépenses ou des investissements au-delà des seuils de matérialité.

[262] Elle juge que, à cet égard, le Facteur Z générique s'apparente dans son usage à un compte d'écart générique. Ce dernier vise, d'une part, à capter certains coûts jusqu'à la détermination finale de la Régie sur la création d'un Facteur Z spécifique pour l'évènement visé et, d'autre part, à éviter les débats entourant le principe de non-rétroactivité tarifaire.

[263] La Régie considère que la proposition du Transporteur pour le facteur Z générique lui permettrait d'isoler des coûts liés à un événement, de son propre chef, pour les traiter en exogènes sans qu'elle ait reconnu à l'évènement son caractère imprévisible et qu'elle ait permis le traitement des coûts en exogène sur la base des critères reconnus.

[264] La Régie juge qu'une telle proposition s'éloigne de l'esprit même d'un modèle de type plafonnement de revenus tel que retenu pour le MRI du Transporteur.

[265] Ce modèle vise principalement à limiter la croissance des revenus requis qu'une entreprise réglementée peut récupérer auprès de sa clientèle et à les déterminer en utilisant une formule d'indexation. Un MRI de type plafonnement des revenus a pour principal avantage d'encadrer la croissance des coûts de l'entreprise.

[266] La Régie a reconnu que, s'ils satisfont à des critères précis, certains coûts peuvent être exclus de la formule d'indexation. Dans le cas d'un événement imprévu, elle peut approuver la création d'un facteur Z, même en cours de MRI, si l'évènement et les coûts visés satisfont aux critères d'admissibilité pour être qualifiés d'exogènes. Toutefois, le traitement de ces coûts en exogènes dépend de l'autorisation de la Régie de créer un facteur Z spécifique à cet égard et, en ce sens, le facteur Z générique ne peut s'y substituer.

[267] Pour ce qui est de la préoccupation du Transporteur entourant la détermination du point de départ à partir duquel il peut comptabiliser des coûts liés à un événement imprévisible, des délais de traitement réglementaire qui peuvent impacter celui-ci et de la façon dont il anticipe que le facteur Z peut y remédier, la Régie croit pertinent de rappeler certains principes réglementaires, notamment en ce qui concerne la rétroactivité.

[268] L'utilisation d'une année témoin projetée pour l'établissement des revenus requis d'une entreprise réglementée implique que les revenus totaux projetés pour une année témoin correspondent aux revenus requis projetés pour la même période¹⁶⁶. C'est l'établissement du tarif (le Tarif). Ainsi, pour permettre la récupération, par l'entreprise réglementée, des revenus totaux projetés, la Régie fixe les tarifs applicables (les Taux) aux différentes catégories de consommateurs de telle sorte que si la prévision de ventes se réalise, les revenus générés par ces Taux correspondront aux revenus requis.

[269] Conséquemment, si les revenus requis doivent être ajustés à la hausse ou à la baisse par la Régie en cours d'année, les différents Taux facturés aux clients doivent également être ajustés afin de rechercher une équivalence entre les revenus requis et les revenus totaux projetés.

[270] Évidemment, pour plusieurs motifs, la plupart de nature tant opérationnelle que liés au délai réglementaire, il n'est pas souhaitable de modifier les Taux en cours d'année. Les CÉR permettent de pallier ces inconvénients en permettant au régulateur de signaler la modification potentielle du Tarif et de comptabiliser les ajustements encourus en cours d'année qui n'avaient pas été anticipés lors de l'établissement du Tarif. Les sommes captées par un compte d'écarts pourront être incluses par la suite dans les Taux d'une ou de plusieurs années subséquentes¹⁶⁷.

[271] Cependant, le compte d'écarts lui-même doit respecter le caractère prospectif de l'année tarifaire. Pour déterminer si les sommes captées dans un compte d'écarts ont une portée rétroactive, rétrospective ou prospective, il est plus opportun de considérer la période au cours de laquelle ces sommes sont constatées et comment elles affectent le Tarif plutôt que de considérer la période pendant laquelle elles seront disposées dans les Taux. Si cette période est antérieure à la date de la décision finale fixant le Tarif, celle-ci a une portée rétroactive, peu importe le moment où ces sommes seront portées dans les Taux.

[272] Le principe de non-rétroactivité a été établi afin d'éviter que la stabilité financière des services publics réglementés soit ébranlée, avec toutes les conséquences prévisibles sur le service à rendre aux usagers si le Tarif connaissait des variations. La Régie s'est exprimée clairement, dans la décision D-2015-189¹⁶⁸, pour signaler qu'elle ne permettrait pas d'inclure dans un CÉR, aux fins d'établissement des tarifs, des transactions qui

¹⁶⁶ Voir, notamment, dossier R-3405-98, décision [D-99-120](#).

¹⁶⁷ *Bell Canada c Canada (CRTC)*, [1989] 1 R.C.S. 1722, *Bell Canada c Bell Aliant*, 2009 CSC 40.

¹⁶⁸ Dossier R-3927-2015, décision [D-2015-189](#).

précèdent la création de ce CÉR. Elle a donc enjoint au Transporteur et au Distributeur, dans cette décision, de requérir la création d'un CÉR en temps opportun.

[273] La création d'un compte d'écart est un geste positif du régulateur qui fixe dans le temps la période à partir de laquelle les sommes peuvent être comptabilisées.

[274] La jurisprudence de la Régie reconnaît principalement trois moments pour déterminer le point de départ de la comptabilisation des coûts. Le premier moment est celui de la date de la demande. Il est généralement adéquat d'utiliser ce moment lorsque survient un événement imprévisible, comme une catastrophe naturelle, qui oblige l'entreprise réglementée à encourir des coûts de manière immédiate. Le deuxième moment est celui de la publication de la décision du régulateur, par exemple, lorsque l'autorisation accordée signale le départ d'un programme de l'entreprise réglementée. Enfin, il peut y avoir une date où la comptabilisation des coûts sera subséquente à celle de la création du CÉR pour concorder, par exemple, avec la date de départ d'un projet d'investissement de l'entreprise réglementée.

[275] En audience, le Transporteur souligne sa préoccupation qu'il pourrait être amené à encourir des coûts alors même que la production de l'ensemble de sa preuve ne serait pas complétée et, qu'en conséquence, il ne serait pas en mesure d'obtenir la récupération des sommes afférentes.

[276] À cet égard, la Régie a déjà reconnu, notamment dans ses décisions D-2010-078 et D-2017-037, qu'un CÉR peut être requis et autorisé dès que l'entreprise réglementée est en mesure de présenter, avec un degré de certitude suffisant pour la tenue du processus de la Régie, la description des principales activités pour lesquelles elle envisage que des sommes seront nécessaires et une prévision des coûts et des dépenses afférentes.

[277] L'autorisation de la Régie de créer un CÉR, sous réserve d'une approbation subséquente de l'activité requérant la comptabilisation des sommes, n'inclut pas, directement ou implicitement, l'autorisation de l'activité pour laquelle le CÉR est créé. Si l'activité pour laquelle l'autorisation de la Régie est recherchée est ultérieurement autorisée, le CÉR permet la récupération des sommes comptabilisées depuis sa création.

[278] La Régie observe que la préoccupation concernant le principe de rétroactivité peut facilement être évitée par toute entreprise réglementée prudente et avisée, en déposant une

demande réglementaire pour la création d'un compte d'écart ou d'un Facteur Z en temps opportun.

[279] Par ailleurs, la Régie retient du témoignage de PEG qu'il est rare qu'un tel mécanisme soit adopté aux fins d'un MRI. Ainsi, la Régie rejette la proposition du Transporteur de créer un Facteur Z générique.

[280] En conséquence, la Régie rejette les demandes du Transporteur relativement à la reconnaissance en Facteurs Z des éléments de coûts non récurrents liés aux normes CIP, aux correctifs requis pour la mise en conformité des MALT et à l'automatisme RPTC et au SCR. La Régie constate que l'ensemble de ces rubriques de coûts ne satisfont pas le seuil de matérialité de 15 M\$ établi dans la présente décision. De plus, pour ce qui est des correctifs requis pour la mise en conformité des MALT, la Régie estime que le Transporteur a un contrôle suffisant sur ces coûts à titre de charges d'exploitation.

[281] Par ailleurs, la Régie rejette la proposition du Transporteur de création d'un Facteur Z générique. La Régie est d'avis que, non seulement l'intégration d'un tel mécanisme ne s'inscrit pas dans le cadre conceptuel du MRI du Transporteur, mais qu'il n'en résulterait pas nécessairement un allègement réglementaire, tant pour le Transporteur que pour la Régie.

9.3 PROPOSITIONS RELATIVES AUX AJOUTS, MODIFICATIONS AUX CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

[282] En ce qui a trait aux modifications qui pourraient survenir au niveau des conventions, méthodes et pratiques comptables, la Régie considère qu'il est important de rappeler l'extrait suivant de la décision D-2018-067¹⁶⁹ :

« [452] Historiquement, la Régie a été saisie de demandes relativement aux modifications aux normes comptables ainsi que les révisions des durées de vie utile des actifs qui présentaient des caractéristiques uniques et des contextes particuliers.

¹⁶⁹ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#), p. 95.

[453] La Régie juge que les modifications relatives aux PCGR des États-Unis, de même que celles relatives aux révisions de la durée de vie utile des actifs doivent être examinées au cas par cas, lorsque la variation des coûts afférents à ces modifications comptables atteint un solde, débiteur ou créditeur, de 15 M\$. Le cas échéant, elle examinera si ces modifications se qualifient à titre de Facteur Z ».

[283] La Régie ordonne donc au Transporteur de saisir la Régie de l'occurrence de toute modification aux normes comptables, ainsi que des révisions de la durée de vie utile de ses actifs, de manière à ce qu'elle soit en mesure d'en examiner l'impact et de déterminer si ces modifications se qualifient à titre de Facteurs Z.

10. COMPTES D'ÉCARTS ET DE REPORTS AFFÉRENTS AUX EXCLUSIONS ET EXOGÈNES

[284] Dans la phase 1 de l'établissement du MRI, le Transporteur demandait que tous les CÉR déjà reconnus par la Régie soient traités à l'extérieur de la Formule d'indexation.

[285] Considérant que les CÉR ne doivent pas jouir d'un traitement particulier à l'extérieur du MRI mais plutôt s'inscrire dans la même logique, la Régie jugeait dans sa décision D-2018-001 qu'elle devait examiner la pertinence de chacun des CÉR demandés afin de déterminer s'ils devaient être traités dans la Formule d'indexation ou hors de celle-ci.

[286] Par ailleurs, le Transporteur retient de la décision D-2018-067 que dans un MRI, l'association d'un CÉR à chaque élément de coûts traité en exclusion ou en exogène ne doit pas être considérée comme étant automatique puisque, si le traitement d'un élément de coûts en exclusion ne constitue en rien un frein à la recherche d'efficacité, la constitution d'un CÉR peut en être un.

10.1 CÉR RELATIF AU COÛT DE RETRAITE

[287] Le Transporteur propose le maintien du CÉR relatif au coût de retraite selon les modalités de disposition en vigueur.

[288] Le Transporteur mentionne que dans sa décision D-2018-067¹⁷⁰ portant sur le MRI du Distributeur, la Régie autorisait le traitement du coût de retraite en Facteur Y, assorti d'un CÉR. Le Transporteur indique qu'il partage le même régime de retraite que le Distributeur et que, par conséquent, il fait face à la même volatilité, ce qui justifie le maintien du CÉR. Il précise également que ses données historiques montrent un dépassement du seuil de matérialité de 2,5 M\$.

[289] Considérant que le Transporteur et le Distributeur partagent le même régime de retraite et, sur la base des données historiques, que les montants en cause sont supérieurs au seuil de matérialité établi à la présente décision, **la Régie autorise le Transporteur à maintenir le CÉR relatif au coût de retraite selon les modalités de disposition en vigueur. Pour ce qui est des coûts des autres régimes, la Régie juge qu'ils doivent être inclus dans la Formule d'indexation.**

11. COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS PRÉ-MRI

[290] Dans le cadre du dossier du Transporteur et du Distributeur relatif au projet de remplacement des SCR de transport et de distribution d'électricité, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser la création d'un CÉR, hors base de tarification, pour y comptabiliser tous les coûts qui n'auront pu être reflétés dans les revenus requis au moment opportun, en considérant le MRI qui lui est applicable.

[291] Le Transporteur annonce qu'il pourrait être amené à demander le traitement de ces coûts à titre d'exogène, dans la mesure où ceux-ci excèdent le seuil de matérialité à être fixé par la Régie, et d'y adjoindre, si l'impact d'une année donnée n'a pu être intégré au moment de l'établissement des revenus requis, un CÉR qui se traduirait par un compte de neutralisation, tel qu'envisagé dans sa proposition d'un Facteur Z générique.

[292] Le 2 avril 2019, la Régie a rendu une décision¹⁷¹ dans le dossier R-4047-2018 par laquelle elle autorisait, de façon provisoire, un CÉR pour capter les coûts associés au projet du Transporteur, à la date du dépôt de la demande, soit le 21 juin 2018. Le projet pour lequel le CÉR a été créé provisoirement n'ayant pas encore fait l'objet d'un examen

¹⁷⁰ Dossier R-4011-2017, décision [D-2018-067](#).

¹⁷¹ Dossier R-4047-2018 Phase 1, décision [D-2019-042](#).

par la Régie, les sommes captées par le CÉR demeurent assujetties à l'autorisation de celle-ci. Par ailleurs, à ce jour, ce CÉR ne peut faire l'objet d'une disposition.

[293] En outre, la Régie, à la section 9 de la présente décision, rejette la création d'un Facteur Z générique demandée par le Transporteur.

[294] En conséquence, la Régie prend acte de la création, de façon provisoire, d'un CÉR relatif au projet de remplacement des SCR de transport d'électricité, lequel est assujetti à l'autorisation du projet. Le CÉR étant antérieur à l'utilisation de la Formule d'indexation prévue au MRI, elle juge utile de prévoir l'adaptation de la formule du plafonnement du revenu en conséquence, advenant le cas où le Transporteur s'en prévaudrait. Par ailleurs, la Régie rappelle qu'elle traitera des modalités de disposition du compte d'écarts lorsqu'elle en sera saisie et qu'elle exercera son droit de regard sur les montants dans le cadre de l'examen de chacun des dossiers tarifaires y afférents.

[295] Le Transporteur mentionne qu'il versera aux revenus requis de l'année témoin 2019 et des années subséquentes les soldes relatifs à des écarts antérieurs à l'année témoin 2019 des CÉR déjà reconnus par la Régie (CÉR pré-MRI), selon les modalités de disposition afférentes à ces comptes. Les CÉR pré-MRI à solder sont les suivants :

- compte d'écarts relatif aux modifications à l'ASC 715 (fin d'amortissement 2019);
- compte de frais reportés relatif aux disjoncteurs PK (fin d'amortissement 2021).

[296] Par ailleurs, le Transporteur est d'avis que les montants ainsi versés aux revenus requis, de même que tout montant qui serait ultérieurement versé aux revenus requis à l'égard d'un de ces CÉR qui serait maintenu au-delà de l'année tarifaire 2019, ne devraient pas être intégrés dans la Formule d'indexation.

[297] Dans sa décision D-2019-047¹⁷², la Régie accepte de verser aux revenus requis 2019 le solde créditeur de 6,4 M\$ au 31 décembre 2018 du compte d'écarts relatif aux modifications à l'ASC 715. La Régie constate que ce compte d'écarts est soldé par l'établissement des revenus requis de l'année tarifaire 2019.

¹⁷² Décision [D-2019-047](#).

[298] **Compte tenu de ce qui précède, la Régie accepte le principe de verser aux revenus requis 2020 et 2021, à l'extérieur de la Formule d'indexation, le solde relatif au CÉR associé aux disjoncteurs PK. La formule de plafonnement du revenu devra être adaptée en conséquence et la Régie exercera son droit de regard sur les montants dans le cadre de l'examen de chacun des dossiers tarifaires y afférents.**

[299] Enfin, le Transporteur propose le retrait des CÉR suivants :

- compte de frais reportés – Coûts de mises en service de projets non autorisés;
- compte d'écarts – Pénalités liées aux services complémentaires.

[300] Le Transporteur mentionne que ces retraits ont pour but de limiter le nombre d'éléments à suivre à l'extérieur de la Formule d'indexation et, ainsi, de favoriser l'allègement réglementaire en vertu de l'article 48.1 de la Loi. Au soutien de cette demande, le Transporteur présente également l'évolution des CÉR¹⁷³ et mentionne les faibles montants qui y sont associés.

[301] **Compte tenu des faibles montants en cause, la Régie autorise le retrait des comptes d'écarts et de reports relatifs aux « Coûts de mises en service de projets non autorisés » et aux « Pénalités liées aux services complémentaires ».**

12. FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL

[302] Dans le cadre du dossier R-3897-2014, le Transporteur a initialement proposé un MRI de type *Building block* :

« La proposition de MRI sous forme de Building block sur un horizon de trois ans préconisée pour le Transporteur tient compte de ses particularités et du contexte d'affaires dans lequel il évoluera au cours des prochaines années et permet l'intégration de l'optimisation de ses activités résultant de l'application du MGA. Elle permet au Transporteur d'exploiter son réseau de transport de manière à

¹⁷³ Pièce [B-0012](#), p. 21 et 22.

assurer la sécurité du public et de ses employés, à maintenir la fiabilité et à maximiser la disponibilité du réseau dans une perspective de long terme.

Par ailleurs, étant donné le faible nombre de transporteurs d'électricité assujettis à un MRI à travers le monde et leur absence au Canada et en Amérique du Nord, force est de constater que le Transporteur joue un rôle de précurseur en matière de MRI pour le secteur du transport d'électricité sur ce continent. Dans ce contexte, il est de mise pour le Transporteur, la Régie et les intervenants de procéder de façon ordonnée et prudente dans l'élaboration de ce premier MRI, ce que la proposition équilibrée du Transporteur permet d'accomplir »¹⁷⁴.

[303] Le Transporteur a par la suite amendé sa preuve pour proposer un MRI de type plafonnement des revenus (I-X), qui ne couvrirait toutefois pas les Dépenses en capital¹⁷⁵.

[304] Dans sa décision D-2018-001¹⁷⁶, la Régie acceptait la proposition du Transporteur d'exclure les Dépenses en capital de la Formule d'indexation. Elle demandait toutefois l'élaboration d'une formule paramétrique relative aux Dépenses en capital, dont le résultat permettrait une comparaison aux dépenses en capital soumise en coût de service.

[305] Parmi les modèles revus¹⁷⁷, les experts du Transporteur concluent que le modèle de FortisBC est le mieux adapté. Le Transporteur s'inspire de ce modèle pour proposer la formule paramétrique suivante¹⁷⁸ :

$$K_{t+1} = [(K_t - K_{HF_t}) * (1 + I_{K_{t+1}} - X_K + C_{K_{t+1}})] + K_{HF_{t+1}}$$

où

K_{t+1}	= Total des dépenses en capital pour l'année t+1
K_t	= Total des dépenses en capital pour l'année t
$K_{HF_{t+1}}$	= Dépenses en capital hors formule pour l'année t+1
K_{HF_t}	= Dépenses en capital hors formule pour l'année t
$I_{K_{t+1}}$	= Paramètre d'inflation réelle propre aux dépenses en capital pour l'année t+1
X_K	= Paramètre d'efficacité propre aux dépenses en capital fixé sur la période du MRI
$C_{K_{t+1}}$	= Paramètre de croissance réelle propre aux dépenses en capital pour l'année t+1
t + 1	= Année projetée (Année témoin)
t	= Année en cours (Année de base)

¹⁷⁴ Dossier R-3897-2014 Phase 1, pièce [C-HQT-HQD-0028](#), p. 30.

¹⁷⁵ Dossier R-3897-2014 Phase 1, pièce [C-HQT-HQD-0097](#), p. 6 et 9.

¹⁷⁶ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 70 à 73.

¹⁷⁷ Pièces [B-0013](#), p. 30 à 38, et [B-0200](#), p. 17 et 18.

¹⁷⁸ Pièce [B-0012](#), p. 33.

[306] La première étape de cette évaluation consiste à retirer du montant total des Dépenses en capital les coûts ponctuels, non récurrents ou hors de contrôle du Transporteur. Par ailleurs, ce dernier demande de considérer les taxes et les coûts liés aux prestations de travail aux investissements, tel que plus amplement expliqué à la section 8.

[307] Le Transporteur propose un paramètre d'inflation I_k qui est une légère variante du Facteur I déterminé dans les décisions D-2018-001 et D-2018-067¹⁷⁹. Le paramètre I_k aurait les caractéristiques suivantes :

«

- *croissance de la masse salariale dérivée à partir des données réelles de l'EERH pour l'ensemble des industries au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 14-10-0203-01, correspondante à la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires;*
- *croissance des coûts d'équipements et du matériel dérivée à partir des données réelles de l'indice moyen d'ensemble de l'IPC au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 18-10-0004-01, correspondante à la variation annuelle de l'IPC, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée;*
- *pondération fixe, pour la durée du MRI, des poids relatifs des deux catégories de dépenses, en fonction de leur répartition moyenne (pour les projets de construction de lignes et de postes), respectivement de 45,2 % pour les coûts de main-d'œuvre et de 54,8 % pour les coûts d'équipements et de matériel »¹⁸⁰ [les notes de bas de page ont été omises].*

[308] Le Facteur X_k est établi selon la Méthode de Kahn, à partir des données réelles de Dépenses en capital du Transporteur, y incluant les taxes et les coûts liés aux prestations de travail aux investissements. Ce facteur s'établit à 0,2 % en considérant la période 2013-2017 et à 0,3 % en considérant la période 2008-2017¹⁸¹.

¹⁷⁹ Pièce [B-0012](#), p. 34.

¹⁸⁰ Pièce [B-0012](#), p. 34.

¹⁸¹ Pièce [B-0012](#), p. 51, tableau C-1.

[309] Le paramètre de croissance Ck proposé est calculé sur la base de la capacité installée réelle du réseau de transport observée dans les rapports annuels du Transporteur. Il soumet à cet effet qu'une fois le réseau de transport construit, il doit en assumer les coûts, peu importe son niveau d'utilisation qui, lui, est tributaire de l'environnement économique.

[310] À titre d'exemple, le Transporteur précise que pour l'année 2014, il calculerait la croissance de la capacité installée du réseau de l'année 2012 par rapport à celle de l'année 2011, « à l'instar de ce que la Régie a décidé dans sa décision D-2018-001 afin d'utiliser les données de MES réelles pour le calcul du Facteur C »¹⁸². Il précise que ce référentiel représente des données fiables, qui ne nécessiteront pas de mises à jour¹⁸³.

[311] Le Transporteur a procédé à des simulations rétrospectives en fonction des paramètres proposés et d'un Facteur Xk de 0,5 %¹⁸⁴. Il précise que les résultats sont meilleurs en considérant ce dernier niveau du Facteur Xk et en les comparant avec les résultats de l'évaluation qui avait été faite en coût de service¹⁸⁵. Il soumet tout de même que les résultats des simulations montrent que le niveau des revenus requis produit par cette formule d'indexation ne lui aurait pas permis de refléter adéquatement ses besoins réels, et ce, de façon importante sur la durée d'un cycle de MRI.

[312] Le Transporteur souligne que la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital comporte ses limites. Par exemple, le paramètre Ck ne considère que l'évolution des MES liées aux projets en Croissance des besoins, mais ne considère pas l'évolution des MES liés aux projets en Maintien des actifs. De plus, il rappelle la volatilité de la valeur des MES.

[313] Aussi, contrairement aux charges d'exploitation qui évoluent annuellement en fonction de l'inflation et de l'efficacité réalisée, les Dépenses en capital découlent presque entièrement d'actifs déjà mis en service. Le Transporteur ne peut ainsi dégager d'efficacité additionnelle sur cette portion déjà mise en service et aucune inflation ne peut y être appliquée.

[314] Dans ce contexte, le Transporteur demande à la Régie de prendre acte des limites de cette formule paramétrique qui reflètent la nature capitaliste de ses activités.

¹⁸² Pièce [B-0012](#), p. 36.

¹⁸³ Pièce [A-0070](#), p. 28 et 29.

¹⁸⁴ Pièce [B-0012](#), p. 36 et 37.

¹⁸⁵ Pièce [B-0181](#), p. 25.

[315] En audience, la possibilité d'utiliser l'approche *Building block* dans une perspective non contraignante relative aux Dépenses en capital a été abordée¹⁸⁶. Le Transporteur rappelle les raisons ayant justifié le changement d'approche dans le cadre du dossier R-3897-2014, soit la difficulté d'établir les prévisions et le manque de flexibilité dû à l'absence d'ajustement annuel.

[316] En argumentation, le Transporteur mentionne qu'il s'en remet à la Régie sur l'opportunité de poursuivre l'application de la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital au cours du présent MRI¹⁸⁷.

[317] PEG est d'avis que le Transporteur a fait un effort respectable dans l'élaboration de la formule paramétrique¹⁸⁸.

[318] Pour ce qui est de l'inflation, PEG soumet que l'indice proposé par le Transporteur pour la masse salariale est acceptable. Toutefois, cet expert soumet que l'IPC est sensible au coût de la main-d'œuvre et qu'il y a donc risque de double comptage¹⁸⁹.

[319] En ce qui a trait au facteur de croissance, PEG propose une approche multidimensionnelle, qu'il évalue selon un modèle économétrique composé de quatre variables, soit le nombre de consommateurs, la capacité de production, la demande en pointe encliquetée (« *ratcheted peak demand* ») et le nombre de kilomètres de lignes.

[320] En audience, PEG mentionne qu'on ne peut pas s'attendre à ce qu'une telle formule paramétrique reflète les variations annuelles avec précision, mais plutôt à ce qu'elle produise des résultats raisonnables sur un horizon de quatre à cinq ans¹⁹⁰. Cet expert est d'avis que la preuve ne permet pas de conclure qu'il faut abandonner la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital.

[321] L'AQCIE-CIFQ ajoute qu'une telle formule paramétrique relative aux Dépenses en capital s'inscrit parfaitement dans la poursuite des objectifs fondamentaux d'un MRI et que cette initiative mérite d'être poursuivie pour améliorer la performance et la productivité du

¹⁸⁶ Pièce [A-0070](#), p. 137 à 142.

¹⁸⁷ Pièce [A-0086](#), p. 94.

¹⁸⁸ Pièce [A-0078](#), p. 187.

¹⁸⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0032](#), p. 2.

¹⁹⁰ Pièce [A-0078](#), p. 188 et 189.

Transporteur¹⁹¹. Il précise, à cet égard, que l'exclusion de ces dépenses résulterait en un MRI « [...] dénué de ses composantes financières les plus importantes [...] »¹⁹².

[322] OC estime que la formule proposée est un bon point de départ pour analyser la performance d'une formule d'indexation appliquée aux Dépenses en capital, en plus d'être simple d'application. Elle considère que les changements suggérés par PEG méritent d'être étudiés.

[323] OC rappelle que l'inclusion des Dépenses en capital à l'intérieur d'une formule d'indexation est un défi commun à tous les MRI, étant donné qu'elles découlent de grands projets de construction qui s'étalent sur plusieurs années et qu'elles peuvent varier grandement d'une année à l'autre. OC est d'avis qu'il convient de tester la formule non contraignante durant le terme du premier MRI. Elle soumet que la collecte de données pourrait permettre de clore la question définitivement, mais que rien ne justifie, à ce stade-ci, d'abandonner cette piste¹⁹³.

[324] Selon SÉ-AQLPA, les écarts que donne l'application de cette formule montrent que le coût de service est plus approprié pour établir les Dépenses en capital selon les besoins propres à chaque année. Il recommande ainsi de poursuivre la détermination des Dépenses en capital en coût de service, et ce, sans « *formule paramétrique "automatique"* »¹⁹⁴.

[325] La Régie constate que les simulations rétrospectives effectuées par le Transporteur montrent que la formule proposée surestime les Dépenses en capital qui auraient été nécessaires¹⁹⁵. L'application d'un Facteur I_k aux actifs déjà mis en service pourrait notamment expliquer cette surévaluation.

[326] Bien que la Régie reconnaisse que l'élaboration d'une telle formule représente certains défis et contraintes, elle considère que les écarts constatés par le Transporteur ne sont pas suffisants pour justifier son abandon, puisque la documentation de ces écarts fait aussi partie des outils qu'offre la formule paramétrique relative aux investissements. La Régie rappelle à cet effet les éléments suivants :

¹⁹¹ Pièce [C-AOCIE-CIFQ-0038](#), p. 11.

¹⁹² Pièce [A-0086](#), p. 128 et 129.

¹⁹³ Pièce [A-0086](#), p. 224 et 225.

¹⁹⁴ Pièce [A-0080](#), p. 220.

¹⁹⁵ Pièce [B-0012](#), p. 53 et 55.

« [296] Toutefois, la Régie estime qu'un pas doit être franchi en vue d'une éventuelle inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation. Elle demande par conséquent au Transporteur de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour les Dépenses en capital.

[297] Ce faisant, il sera possible de comparer le niveau des Dépenses en capital que le Transporteur soumettra dans ses prochains dossiers tarifaires, soit selon le coût de service, avec le niveau évalué par cette formule paramétrique. L'application de cette formule paramétrique permettra d'acquérir une documentation utile relativement à l'inclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation.

[298] Ainsi, lorsqu'il déposera ses dossiers tarifaires, le Transporteur pourra présenter le rendement sur la base de tarification et l'amortissement, tel qu'il le fait actuellement [note de bas de page omise]. Le Transporteur devra aussi fournir le résultat qu'aurait donné l'application de la Formule d'indexation au montant approuvé par la Régie pour l'année 2019, année de recalibrage pour le Transporteur, et commenter l'écart entre ces montants »¹⁹⁶.

[327] Ainsi, la Régie est d'avis que l'application de la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital pourrait permettre de documenter les écarts et de dresser des conclusions plus complètes, que ce soit en fonction de l'inclusion ou non des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation, dans le cadre du deuxième MRI du Transporteur.

[328] Concernant l'approche *Building block*, la Régie note les réticences du Transporteur¹⁹⁷. La Régie est d'avis que l'utilisation de cette approche, même si non contraignante, aurait nécessité un examen plus approfondi.

[329] La Régie est satisfaite de la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital proposée par le Transporteur.

[330] Compte tenu de sa décision à la section 8, la Régie ne retient pas l'inclusion des taxes et des coûts liés aux prestations de travail aux investissements dans les Dépenses en capital visées par la formule paramétrique.

¹⁹⁶ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 72 et 73.

¹⁹⁷ Pièce [A-0070](#), p. 137 à 142.

[331] Par ailleurs, certaines questions et propositions alternatives ont été formulées concernant l'utilisation d'indices d'inflation plus ciblés en fonction de la nature des équipements visés¹⁹⁸. Selon le Transporteur, certaines propositions contreviendraient aux critères établis par la Régie dans ses décisions D-2017-043 et D-2018-067. Il précise, de plus, avoir considéré des indices plus ciblés que ceux proposés dans sa formule paramétrique, mais mentionne qu'ils ne donnaient pas des résultats satisfaisants¹⁹⁹. La Régie est satisfaite du Facteur Ik proposé par le Transporteur.

[332] La Régie retient, de plus, que la simulation rétrospective qui utilise un Facteur Xk de 0,5 % présente les meilleurs résultats. Par conséquent, elle retient cette valeur pour le paramètre Xk de la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital.

[333] La Régie retient enfin que l'utilisation de la variation de la puissance installée considère l'ensemble des travaux à exécuter sur le réseau afin de satisfaire cette puissance maximale, soit l'ajout de lignes ou autres équipements²⁰⁰. La Régie considère que le facteur de croissance proposé par PEG apporte une complexité qui n'est pas nécessaire pour définir la formule paramétrique relative aux Dépenses en capital dans le cadre du premier MRI.

[334] Par conséquent, la Régie est satisfaite du Facteur Ck proposé par le Transporteur.

[335] En conséquence, la Régie accueille la proposition du Transporteur quant à la formule paramétrique proposée relative aux Dépenses en capital. Elle demande au Transporteur de déposer les résultats en découlant dans le cadre des prochains dossiers tarifaires de la première génération de MRI.

13. DONNÉES À FOURNIR AUX RAPPORTS ANNUELS

[336] Dans le cadre du MRI, le Transporteur indique en audience qu'il prévoit seulement déposer le montant global des coûts réels couverts par la Formule d'indexation dans ses rapports annuels, ce montant étant comparé au montant global de la Formule d'indexation qui

¹⁹⁸ Pièces [B-0065](#), p. 40 à 50, et [C-AQCIE-CIFQ-0032](#), p. 2.

¹⁹⁹ Pièce [B-0065](#), p. 44 à 46.

²⁰⁰ Pièce [B-0181](#), p. 29.

sera autorisé. Ainsi, le Transporteur n'entend pas déposer aux rapports annuels, pour les années couvertes par le MRI, les composantes détaillées des revenus requis faisant partie de la Formule d'indexation.

[337] Le Transporteur mentionne que, contrairement au coût de service où les cibles sont fixées ligne par ligne, le MRI permet une certaine flexibilité qui lui permet d'œuvrer à l'intérieur d'une cible globale. De plus, le Transporteur précise que, contrairement à l'analyse ligne par ligne qui visait à valider les moyens afin d'atteindre les résultats, dans le cadre du MRI, cette validation de moyens s'effectue à travers le total de fin d'année tout en déterminant si les objectifs ont été atteints, et ce, sans réduction de la qualité de service.

[338] Finalement, le Transporteur confirme lors de l'audience la disponibilité du détail des montants réels, mais soulève toutefois un doute quant à leur utilité, étant donné l'absence de montants autorisés comparables.

Opinion de la Régie

[339] La Régie comprend que les composantes détaillées de la base de tarification et celles des revenus requis faisant partie de la Formule d'indexation, en mode réel, sont disponibles dans le cadre du MRI.

[340] La Régie juge qu'il est opportun de suivre l'évolution des résultats détaillés fournis annuellement, non pas afin de remettre en question les choix faits par le Transporteur en regard de la flexibilité des éléments de coûts inclus dans la Formule d'indexation, mais plutôt pour comprendre les résultats réels du Transporteur et les causes potentielles d'un déclenchement de la clause de sortie permettant une révision ou une interruption du MRI, le cas échéant. La Régie considère que ces résultats détaillés serviront également à l'examen lors du recalibrage (*rebasings*) prévu au dossier tarifaire 2023.

[341] **Pour ces motifs, la Régie ordonne au Transporteur de maintenir les éléments actuellement déposés à son rapport annuel, dont l'évolution des montants réels détaillés des revenus requis, tels que présentés à la pièce B-0007, p. 7 du dossier R-9000-2018 faisant partie de la Formule d'indexation pour chacune des années 2019 à 2022.**

14. LIAISON DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE AU MTÉR

[342] L'inclusion d'un MTÉR au MRI du Transporteur a été approuvée par la Régie dans sa décision D-2018-001²⁰¹ :

« [130] La Régie partage l'avis des participants. Pour les motifs invoqués dans la décision D-2017-043, la Régie accepte l'inclusion d'un MTÉR au MRI du Transporteur. Les modalités du MTÉR sont celles prévues à la décision D-2014-034, sous réserve des dispositions de la présente décision quant aux indicateurs de performance liés à la qualité de service. Ces modalités pourront toutefois être revues dans le cadre de la phase 3 du Transporteur ».

[343] Ce MTÉR comporte les caractéristiques suivantes et le Transporteur propose qu'elles soient maintenues :

- les écarts de rendement négatifs sont entièrement à la charge du Transporteur (asymétrie);
- aucune zone sans partage;
- les écarts de rendement positifs seront partagés comme suit :
 - premiers 100 points de base : Transporteur 50 %, clientèle 50 %;
 - au-delà de 100 points de base : Transporteur 25 %, clientèle 75 %.

[344] Dans la décision D-2018-001²⁰², l'atteinte de cibles pour les indicateurs de performance est une condition préalable au partage des excédents de rendement dans le cadre du MRI. Le Transporteur identifie au présent dossier six indicateurs de performance dont les résultats moduleront le partage des écarts de rendement durant le présent MRI.

[345] Le Transporteur précise qu'il a choisi les indicateurs parmi ceux déjà étudiés dans les demandes tarifaires à la demande de la Régie, aux fins d'obtenir des données historiques. Il justifie son choix en précisant que ces indicateurs sont complémentaires, facilement mesurables, sous son contrôle et en lien avec sa mission de base.

²⁰¹ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 35, par. 130.

²⁰² Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 40, par. 156.

[346] Ainsi, le Transporteur a sélectionné des indicateurs qui permettent de couvrir les quatre champs d'intervention exigés par la Régie²⁰³ : « *Fiabilité du service* », « *Disponibilité du réseau* », « *Sécurité du public et des employés* », et « *Satisfaction de la clientèle* ». Il attribue à chacun de ces champs une pondération égale de 25 % car il estime qu'ils ont la même importance.

[347] Le Transporteur juge qu'il est nécessaire de mesurer la fiabilité du service à l'aide de deux indicateurs, un pour quantifier la fréquence des interruptions et l'autre, leur durée. À ces fins, il propose les indicateurs *Nombre de pannes et interruptions planifiées* et *IC-Opérationnel normalisé*. Il précise que ce dernier mesure la durée moyenne, en heures, d'interruption de service par client, causée par un facteur directement en lien avec les opérations courantes du Transporteur. Il souligne que l'indicateur exclut notamment les aléas climatiques, hors de son contrôle, pouvant faire varier de façon importante les résultats d'une année à l'autre.

[348] En audience, le Transporteur confirme qu'il entend utiliser l'*IC-Opérationnel normalisé* et non pas brut, aux fins de la liaison au MTÉR. Il rappelle qu'en 2017, à la suite d'un événement climatique jugé exceptionnel au poste Frontenac, il a mis en place une norme afin de calculer l'*IC-Transport* et ses composantes, dont l'*IC-Opérationnel*, de façon à exclure les événements majeurs. Il note qu'en 2017, seul le volet climatique de l'IC a été touché par cette normalisation et qu'en conséquence, l'*IC-Opérationnel brut* et l'*IC-Opérationnel normalisé* sont identiques²⁰⁴.

[349] Le Transporteur indique qu'aucune situation majeure n'est survenue avant 2017. Pour cette raison, il est d'avis qu'il peut utiliser les données de l'IC brut à titre de données historiques pour l'*IC normalisé*.

[350] Afin de mesurer la disponibilité du réseau, le Transporteur propose le recours aux *indisponibilités forcées* (IF). Il est d'avis qu'il s'agit du meilleur indicateur pour ce champ d'intervention car il offre une vue globale des équipements en exploitation²⁰⁵.

[351] Le Transporteur indique que le taux de fréquence des accidents de travail permet d'apprécier le résultat de ses efforts en matière de prévention. C'est donc l'indicateur qu'il retient pour le champ « *Sécurité du public et des employés* ».

²⁰³ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 40, par. 158.

²⁰⁴ Pièce [A-0078](#), p. 12 à 22.

²⁰⁵ Pièce [B-0181](#), p. 18, réponse à la question 5.1.

[352] Pour estimer la satisfaction de ses clients, le Transporteur dispose de deux indicateurs. Le premier détermine la satisfaction du client de la charge locale, soit le Distributeur, à l'aide d'une grille d'évaluation complétée par les représentants de ce client responsables de chacune des ententes sectorielles. Le second indicateur apprécie la satisfaction des clients de point à point à l'aide d'un formulaire qui est transmis aux clients actifs de ce service.

[353] Le tableau suivant résume les indicateurs, leur cible et leur pondération proposés par le Transporteur.

TABLEAU 5
PROPOSITION DU TRANSPORTEUR RELATIVE AUX INDICATEURS SELON LES CHAMPS
D'INTERVENTION, LES CIBLES ET LES PONDÉRATIONS

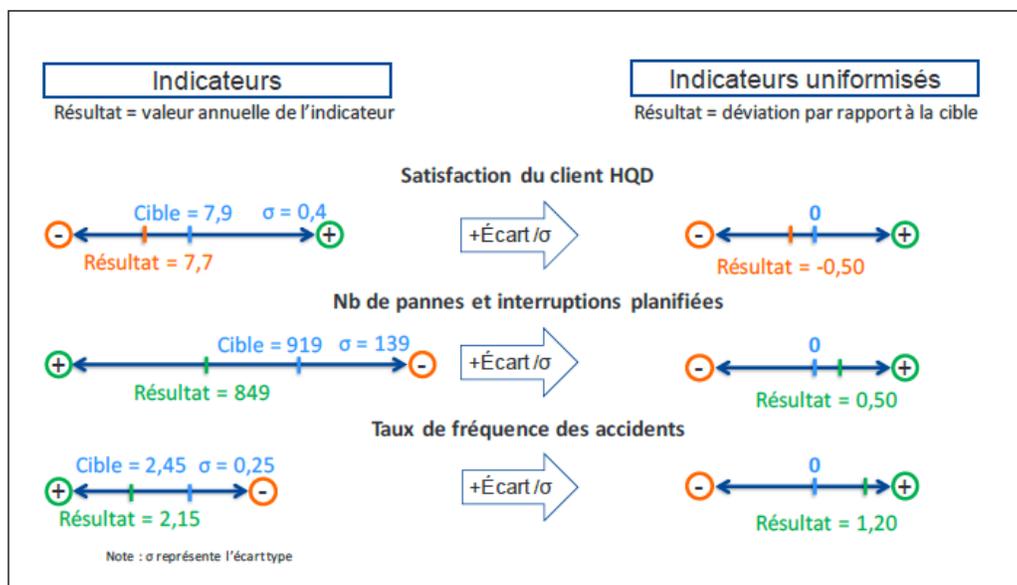
	Unité de mesure	Pondération	Cible	Résultats 2013 à 2017	
				Meilleur	Pire
Fiabilité du service (25%)					
IC – Opérationnel normalisé	Durée moyenne en heures	12,5%	0,23	0,13	0,33
Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	12,5%	919	781	1 148
Disponibilité du réseau (25%)					
Indisponibilités forcées (IF)	Nombre	25%	2019 : 6 867 2020 : 7 012 2021 : 6 960 2022 : 6 824	4 848	6 169
Sécurité du public et des employés (25%)					
Taux de fréquence des accidents de travail	Nombre / 200 000 heures travaillées	25%	2,45	2,15	2,78
Satisfaction de la clientèle (25%)					
Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	Indice sur 10, selon grille d'évaluation	12,5%	7,9	8,1	7,7
Satisfaction des clients de point à point	Indice sur 10, selon formulaire d'évaluation	12,5%	8,9	9,0	8,8

Tableau préparé par la Régie à l'aide de la pièce [B-0012](#), p. 25 à 28, et p. 47, tableau B-1.

[354] Le Transporteur détermine les cibles selon la moyenne sur cinq ans des valeurs observées de chacun des indicateurs, à l'exception de l'indicateur lié aux IF. Il prévoit que ces cibles s'appliqueront pendant toute la durée du MRI. Pour ce qui est des IF, le Transporteur propose plutôt de refléter leur corrélation avec le risque en maintenance. Il suggère à cette fin de faire correspondre la cible de l'indicateur *Indisponibilités forcées* à des valeurs projetées en lien avec l'évolution prévue de ce risque. Il explique également que le taux de fréquence des accidents et la satisfaction du Distributeur sont des indicateurs révisés²⁰⁶.

[355] À l'aide d'une formule d'uniformisation, laquelle s'apparente à une technique de standardisation en statistique, et de pondérations, le Transporteur intègre le résultat de chacun des six indicateurs dans un indice global nommé « *Indice de maintien de la qualité du service* » (IMQ). L'uniformisation des indicateurs est illustrée à la figure 1 et l'obtention de l'IMQ à partir des indicateurs uniformisés et pondérés est rapportée à la pièce B-0012²⁰⁷.

FIGURE 1
EXEMPLE D'UNIFORMISATION DES INDICATEURS DE QUALITE DU SERVICE



Source : Pièce [B-0012](#), p. 29, figure 2.

²⁰⁶ Détails à la pièce [B-0012](#), p. 47, tableau B-1 à propos de l'historique des indicateurs *Taux de fréquence des accidents* et *Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution*.

²⁰⁷ Pièce [B-0012](#), p. 47, tableau B-1.

[356] L'IMQ permet au Transporteur de lier les résultats des indicateurs au MTÉR, tel qu'il appert au tableau 6.

[357] Le Transporteur fixe le seuil de l'IMQ à -1, ce qui signifie qu'il entend conserver la totalité de la part à laquelle il est admissible en vertu du MTÉR en vigueur lorsque l'IMQ est supérieur ou égal à -1. Il explique qu'à ce seuil, la déviation moyenne des indicateurs composant l'IMQ s'élève à un écart-type par rapport à leur cible. Le Transporteur explique que lorsque l'IMQ se situe dans la zone définie par les valeurs de -1 et 0, il considère que la qualité du service est confirmée.

TABLEAU 6
LIAISON DES INDICATEURS AU MTÉR PAR LE BIAIS DE L'IMQ

IMQ	Qualité du service	Traitement des écarts de rendement
≥ -1	Maintien	Le Transporteur conserve l'entièreté de la part à laquelle il est éligible en vertu du MTÉR en vigueur
Entre -1 et -2	Détérioration	Un point de pourcentage est remis à la clientèle pour chaque centième (0,01) de l'indice en-deçà de -1 Exemple : IMQ = -1,21, alors 21 % de la part du Transporteur est remis à la clientèle
≤ -2	Non maintien	La totalité de la part du Transporteur est remise à la clientèle

Tableau préparé par la Régie à l'aide de la pièce [B-0012](#), p. 30.

[358] Le Transporteur indique que le recours à une telle zone s'explique tout d'abord par le fait que la moyenne sur cinq ans constitue avant tout une balise servant à situer la qualité du service en cours de MRI par rapport à l'historique récent. À ce titre, il estime qu'elle ne constitue pas un seuil strict à partir duquel il y aurait amélioration ou détérioration de la qualité du service. Il considère que la moyenne est une synthèse des résultats de chaque indicateur pour les cinq années précédant l'implantation du MRI²⁰⁸.

²⁰⁸ À l'exception de l'indicateur des *Indisponibilités forcées* pour lequel le Transporteur détermine la cible à la hausse selon l'évolution qu'il anticipe de cet indicateur.

[359] Le Transporteur rappelle que l'objectif du mécanisme de liaison est de s'assurer que les gains d'efficacité découlant du MRI ne se réalisent pas au détriment de la qualité du service. Dans un tel contexte, il soutient que les indicateurs ne doivent pas être comparés à des cibles uniques. Il estime qu'il est raisonnable d'avoir accès à la totalité de la part des écarts de rendement à laquelle il est admissible en vertu du MTÉR lorsque l'IMQ se situe dans une zone représentative de sa performance pré-MRI.

[360] Le Transporteur souligne également qu'il ne bénéficie d'aucune mesure de compensation additionnelle s'il y a amélioration de la qualité du service (c'est-à-dire lorsque l'IMQ est supérieur à 0).

14.1 POSITION DES INTERVENANTS SUR LES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE À LIER AU MTÉR

T-SAIDI et T-SAIFI

[361] Sur ce sujet, PEG ne recommande ni ne déconseille d'utiliser les indicateurs *T-SAIDI* et *T-SAIFI* à la place de l'indicateur *IC-Opérationnel normalisé* et de l'indicateur *Nombre de pannes et interruptions planifiées*. Questionné par la Régie lors de l'audience, l'expert indique que les indicateurs proposés par le Transporteur, lesquels tiennent compte du nombre de clients touchés, sont mieux adaptés aux caractéristiques de son réseau que ceux qui mesurent la durée moyenne et la fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (*T-SAIDI* et *T-SAIFI*)²⁰⁹.

Indisponibilités forcées (IF)

[362] L'AHQ-ARQ estime que l'indicateur des IF est non représentatif. Il soutient que les *clients-heures interrompues (CHI)*, l'*IC-Opérationnel* et les *IF* sont des indicateurs fortement corrélés et donc redondants au sein du mécanisme de liaison au MTÉR. L'intervenant propose donc de le remplacer par l'*Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances (IFD)* puisqu'il considère qu'il remplit toutes les exigences de la Régie

²⁰⁹ Pièce [A-0080](#), p. 72.

pour se qualifier à titre d'indicateur à lier au MTÉR²¹⁰. Cette proposition de l'AHQ-ARQ est appuyée par OC²¹¹.

[363] Les IFD permettent de cibler l'équipement défaillant par le nombre d'occurrences et l'impact sur le réseau. Contrairement aux IF, lorsqu'un même évènement touche plus d'un emplacement, l'IFD ne considère que l'emplacement où survient la défaillance. Le volet impact de cet indicateur se mesure à l'aide des sept critères dont les résultats individuels sont additionnés²¹².

[364] L'AQCIE-CIFQ rejette également le recours aux IF et propose de les remplacer par les IFD. L'analyste de cet intervenant note que les IFD tiennent uniquement compte des indisponibilités pour lesquelles le Transporteur exerce un certain contrôle. Il compare sa proposition au fait que le Transporteur ait choisi un indice circonscrit, soit l'*IC-Opérationnel normalisé*, par opposition à un indice global tel l'indice de continuité, lequel englobe toutes les situations causant des interruptions, tels le climat et la faune²¹³.

[365] EBM considère que la cible des IF ne satisfait pas l'exigence minimale de maintien de la qualité du service car elle repose sur des valeurs projetées par opposition à la moyenne des valeurs observée durant les cinq dernières années. EBM propose plutôt une moyenne mobile sur deux ans²¹⁴.

[366] EBM est d'avis que le champ d'intervention « *Disponibilité du réseau* » devrait comporter deux indicateurs afin d'y atténuer le poids des IF. L'intervenante indique également que ce second indicateur devrait tenir compte des impacts des interruptions et indisponibilités sur les clients de point à point. À cet égard, elle recommande les indicateurs *T-SAIDI* et *T-SAIFI*, chacun avec un poids de 6,25 %²¹⁵.

[367] En cours d'audience, il est apparu qu'aucun indicateur ne mesure la disponibilité du réseau pour les interconnexions. EBM note que le Transporteur consent à créer un nouvel indicateur de performance qui prendrait en compte les interruptions et les

²¹⁰ Pièces [C-AHQ-ARQ-031](#), p. 8, et [A-0078](#), p. 104 à 108.

²¹¹ Pièce [C-OC-013](#), p. 6 et 7, par. 41 à 43.

²¹² Pièces [B-0050](#), p. 13, et [B-0066](#), p. 11, tableau R3.6.

²¹³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0037](#), p. 6.

²¹⁴ Pièce [C-EBM-0032](#), p. 27, par. 87, 87.1 à 87.3.

²¹⁵ Pièce [C-EBM-0032](#), p. 28, par. 87.4 à 87.9.

indisponibilités de service sur les interconnexions. L'intervenante souhaite que le Transporteur le développe en collaboration avec les clients de point à point.

[368] La FCEI recommande de remplacer l'indicateur lié aux IF par le critère « *Première Contingence* », lequel est un critère d'impact de l'IFD. L'intervenante conteste le recours à un indicateur s'appuyant sur les modèles de prévision du Transporteur pour établir des cibles prospectives, considérant que les IF observées au 30 septembre 2018 semblent incompatibles avec les cibles établies. En revanche, la FCEI est d'avis que les défaillances entraînant une première contingence sont plus représentatives de la non-disponibilité du réseau et affichent une stabilité suffisante sur la période 2013-2017²¹⁶.

Pondération des indicateurs

[369] L'AHQ-ARQ est d'avis que les pondérations des quatre champs d'intervention n'ont pas à être égales. Il souligne que l'attribution de pondérations contrastées est une pratique du Transporteur dans l'établissement de ses objectifs corporatifs.

[370] L'AQCIE-CIFQ soutient les propositions de son expert qui est d'avis que les quatre champs ne doivent pas être équi-pondérés. L'expert juge que la pondération des champs d'intervention « *Sécurité* » et « *Satisfaction de la clientèle* », notamment celle du Distributeur, devrait être réduite au profit des champs « *Fiabilité du service électrique* » et « *Disponibilité du réseau* ». PEG propose que ce poids soit majoré de 50 % à 70 %²¹⁷.

[371] L'AQCIE-CIFQ souligne que la pondération uniforme par catégorie d'indicateur proposée par le Transporteur n'est appuyée par aucune étude ou analyse. Au contraire, selon cet intervenant, il est d'usage dans les autres juridictions d'ajuster les pondérations selon l'importance relative accordée à chacun des indicateurs²¹⁸.

[372] OC recommande d'adopter la pondération proposée par PEG²¹⁹.

[373] EBM propose que la pondération de l'indicateur *Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution* se chiffre à 10 % et celle de l'indicateur *Satisfaction des clients de point à point*

²¹⁶ Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 24 et 25.

²¹⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0031](#), p. 3, réponse à la question 2.3.

²¹⁸ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0038](#), p. 15, par. 82 et 83.

²¹⁹ Pièce [C-OC-013](#), p. 7, par. 48.

à 15 %. De l'avis de cette intervenante, cette pondération se justifie par le besoin d'éviter qu'une situation de traitement préférentiel entre affiliés se présente et qu'un seul client ait un poids relatif trop important²²⁰.

[374] EBM note que ces deux indicateurs ne rendent pas compte de la satisfaction des clients mais de la satisfaction du Distributeur dans le cadre de sa relation commerciale avec son affilié et de la satisfaction des clients de point à point dans le cadre de leurs relations commerciales avec le Transporteur²²¹.

[375] EBM se questionne également sur la pondération de 25 % accordée au champ d'intervention relatif à la sécurité. L'intervenante est d'avis qu'il s'agit d'un objectif naturel et que le Transporteur devrait être incité à l'atteindre *de facto*. Elle souligne que dans les objectifs corporatifs d'Hydro-Québec, le poids relatif à la fréquence des accidents représentait 10 % en 2017 et 1,7 % en 2018²²².

[376] SÉ-AQLPA estime qu'une pondération totale de 15 % serait plus appropriée pour les indicateurs de satisfaction de la clientèle, en réajustant à la hausse de manière conséquente le poids des trois autres grands groupes d'indicateurs²²³. Il recommande également que les deux indicateurs reliés à la satisfaction de la clientèle soient pondérés au *prorata* des revenus obtenus de chacune des deux catégories.

[377] Questionné par la Régie à propos des pondérations, dans le cas où celle accordée à la « *Satisfaction de la clientèle* » se chiffrerait à 10 %, le Transporteur indique que la « *Fiabilité du service* » aurait un poids de 40 % (répartis uniformément entre les deux indicateurs de ce champ) et qu'un poids de 25 % serait alloué à la « *Disponibilité du réseau* » ainsi qu'à la « *Sécurité du public et des employés* »²²⁴.

²²⁰ Pièce [C-EBM-0032](#), p. 29, par. 87.12 et 87.13.

²²¹ Pièce [C-EBM-0032](#), p. 29, par. 87.14.

²²² Pièce [C-EBM-0032](#), p. 29, par. 87.15 et 87.16.

²²³ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0008](#), p. 37 et 38.

²²⁴ Pièce [B-0177](#), p. 6, réponse à la question 8.3.

14.2 OPINION DE LA RÉGIE SUR LES INDICATEURS

[378] La Régie résume dans le tableau suivant les indicateurs, les cibles et les pondérations qu'elle approuve aux fins de la liaison au MTÉR. La Régie expose ses motifs dans les paragraphes ci-dessous.

TABLEAU 7
INDICATEURS, CIBLES ET PONDÉRATIONS AUX FINS DU MTÉR

	Unité	Cible	Pondération
Fiabilité du service (40%)			
IC – Opérationnel normalisé	Durée moyenne en heures	0,23	20%
Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	919	20%
Disponibilité du réseau (25%)			
Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances	Somme de critères d'impact	3 000	12,5%
Traitement de la végétation	Ratio de deux indicateurs*	8,6%	12,5%
Sécurité du public et des employés / Environnement (30%)			
Taux de fréquence des accidents de travail	Nombre / 200 000 heures travaillées	2,45	15%
Déversements accidentels de moins de 4 000 litres	Nombre	41	2,5%
Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	Nombre	1	2,5%
Taux de récupération des déversements	Pourcentage	84%	10%
Satisfaction de la clientèle (5 %)			
Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	Indice sur 10, selon grille d'évaluation	7,9	2,5%
Satisfaction des clients de point à point	Indice sur 10, selon formulaire d'évaluation	8,9	2,5%

* Ratio des indicateurs *Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides* et *Superficie totale des emprises à entretenir*.

Aux fins de la liaison au MTÉR, les points associés au *Traitement de la végétation* pourront être pris en compte si la *Superficie totale des emprises à entretenir* est supérieure à la moyenne des années 2013 à 2017, soit 172 580 hectares.

Fiabilité du service

[379] Lors de l'audience, la Régie a interrogé le Transporteur sur les différences entre l'*IC-Opérationnel brut et normalisé*. Elle a également questionné PEG à savoir s'il était préférable ou non de recourir aux indicateurs *T-SAIDI* et *T-SAIFI* à la place des deux indicateurs proposés par le Transporteur pour le champ d'intervention « *Fiabilité du service* ».

[380] Après examen de la proposition du Transporteur pour la catégorie « Fiabilité du service », la Régie est d'avis que les deux indicateurs proposés, soit l'*IC-opérationnel normalisé* et *Nombre de pannes et interruptions planifiées*, constituent des indicateurs pertinents et appropriés.

[381] En conséquence, la Régie se déclare satisfaite de la proposition du Transporteur et autorise que le champ d'intervention « *Fiabilité du service* » se compose des indicateurs *IC-Opérationnel normalisé* et *Nombre de pannes et interruptions planifiées*.

[382] La Régie constate que les cibles proposées par le Transporteur pour les indicateurs *IC-Opérationnel normalisé* et *Nombre de pannes et interruptions planifiées* ne sont pas contestées par les intervenants. Elle est d'avis que la calibration des cibles à l'aide des données historiques 2013-2017 est conforme à sa décision D-2018-001²²⁵.

[383] Cependant, la Régie note qu'aucun intervenant n'appuie la proposition du Transporteur relative à la pondération uniforme des quatre champs d'intervention. Elle note qu'ils leur accordent une importance relative différente.

[384] La Régie est d'avis qu'une pondération uniforme des quatre champs d'intervention n'est pas appropriée. Elle considère que le poids du champ « *Fiabilité du service* » doit mieux refléter l'importance de cette dimension pour un transporteur d'électricité.

[385] En conséquence, vu l'importance qu'elle accorde à ces deux indicateurs, la Régie ordonne que leur pondération individuelle se chiffre à 20 %, pour un total de 40 % pour le champ d'intervention « *Fiabilité du service* ».

²²⁵ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 40, par. 157.

Disponibilité du réseau

[386] La Régie remarque que l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM et la FCEI contestent le recours aux IF afin de mesurer la disponibilité du réseau. Elle note que ces intervenants font valoir que, contrairement aux autres indicateurs, le maintien de la qualité du service des IF repose sur des données projetées au lieu d'une moyenne historique. Elle note également qu'ils jugent que cette projection n'est pas fiable.

[387] La Régie retient l'argument de l'AQCIE-CIFQ voulant que le recours aux IF se compare à l'utilisation d'un indice de continuité de transport global, lequel englobe toutes les situations causant des interruptions, tels le climat et la faune. Or, selon l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur propose un indice de continuité opérationnel circonscrit afin de maximiser le contrôle qu'il exerce sur l'indicateur.

[388] Après examen, la Régie considère que le recours à l'impact des IFD constitue une meilleure alternative que les IF en ce qu'il est plus représentatif de la disponibilité du réseau et qu'il possède un historique sur lequel baser la cible de l'indicateur. Elle note que la tendance de cet indicateur est relativement stable entre les années 2013 et 2017.

[389] **Pour ces raisons, dans le cadre du premier MRI, la Régie ordonne au Transporteur d'utiliser l'indicateur *Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances* à la place des IF. La cible de cet indicateur correspond à la moyenne des années 2013 à 2017, soit 3 000, tel qu'il appert du tableau suivant.**

TABLEAU 8

	2013	2014	2015	2016	2017	<i>Moyenne</i>
<i>Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances</i>	2 743	3 014	3 174	3 114	2 957	3 000

Tableau préparé par la Régie à l'aide de la pièce [B-0007](#), tableau 2.

[390] En réponse à une DDR de la Régie à propos de la pertinence d'ajouter l'indicateur *Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides* dans le champ « *Fiabilité du service* », le Transporteur soutient que la superficie totale traitée n'a pas d'impact direct sur la qualité du service. Il indique qu'il n'y a pas lieu de retenir cet

indicateur puisque, selon lui, les indicateurs qu'il propose couvrent adéquatement les quatre champs d'intervention²²⁶.

[391] Interrogé par la Régie en audience, le Transporteur émet à nouveau des réserves à l'égard de cet indicateur, dont il juge la portée limitée. Cependant, si cet indicateur devait être inclus, il l'ajouterait au champ d'intervention « *Disponibilité du réseau* » car il indique que le traitement de la végétation peut avoir une incidence sur la disponibilité du réseau. La pondération qu'il accorderait à cet indicateur serait de 12,5 %, égale à l'autre indicateur déjà inclus dans ce champ d'intervention²²⁷.

[392] La Régie est d'avis qu'il est justifié d'introduire l'indicateur *Traitement de la végétation* à l'intérieur du champ « *Disponibilité du réseau* ». D'une part, elle estime qu'il est judicieux de mesurer la disponibilité du réseau à l'aide d'au moins deux indicateurs. D'autre part, elle considère également qu'il est pertinent de mesurer les efforts de prévention du Transporteur, dont sa capacité à effectuer les travaux de traitement de la végétation requis.

[393] **Pour ces raisons, la Régie ordonne l'inclusion de l'indicateur *Traitement de la végétation*, lequel correspond au ratio des indicateurs *Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides* et *Superficie totale des emprises à entretenir*, dans le champ « *Disponibilité du réseau* ».**

[394] Le tableau suivant présente les valeurs historiques sur l'horizon 2013-2017 servant au calcul de l'indicateur *Traitement de la végétation*. **La cible de cet indicateur se chiffre à 8,60 %, soit la moyenne des années 2013 à 2017.**

²²⁶ Pièce [B-0181](#), p. 20, réponse à la question 5.4.

²²⁷ Pièce [A-0078](#), p. 66 et 67.

TABLEAU 9

	2013	2014	2015	2016	2017	Moyenne
<i>Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides</i> (hectares)	(a) 11 705	20 394	11 716	12 265	18 158	14 848
<i>Superficie totale des emprises à entretenir</i> (hectares)	(b) 170 246	170 237	172 709	172 961	176 745	172 580
Traitement de la végétation (%) = (a) ÷ (b)	6,88	11,98	6,78	7,09	10,27	8,60

Tableau préparé par la Régie à l'aide de la pièce [B-0009](#), p. 36.

[395] La Régie veut s'assurer que la superficie à être traitée ne diminue pas d'une année à l'autre. **Ainsi, elle détermine que les points de l'indicateur seront pris en compte seulement si le dénominateur est supérieur à la moyenne des années 2013 à 2017, laquelle s'élève à 172 580 hectares.**

[396] **La Régie accueille la proposition formulée par le Transporteur en audience suggérant que la pondération des deux indicateurs dans le champ d'intervention « Disponibilité du réseau » soit identique. Elle ordonne donc que la pondération individuelle des indicateurs *Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances* et *Traitement de la végétation* se chiffre à 12,5 % pour un total de 25 % pour le champ d'intervention « Disponibilité du réseau ».**

Sécurité du public et des employés / Environnement

[397] La Régie constate que l'indicateur *Taux de fréquence des accidents de travail* et la cible proposée par le Transporteur pour ce dernier ne sont pas contestés par les intervenants. Elle est d'avis que la calibration de la cible à l'aide des données historiques 2013-2017 est conforme à sa décision D-2018-001²²⁸.

[398] En réponse à une DDR de la Régie à propos de la pertinence d'ajouter l'indicateur *Déversements accidentels* dans le champ « Sécurité du public et des employés », le Transporteur explique que les lois environnementales en vigueur l'obligent déjà à prendre toutes les mesures afin de récupérer les déversements. Il est également d'avis que le

²²⁸ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2018-001](#), p. 40, par. 157.

nombre de déversements ne constitue pas en soi un indicateur significatif pour mesurer la qualité de service ou la sécurité du public²²⁹.

[399] Interrogé de nouveau lors de l'audience à ce sujet, le Transporteur manifeste ses réserves quant au caractère restreint de cet indicateur. Toutefois, si cet indicateur devait être inclus, il présenterait un indicateur composite qui tiendrait compte du nombre de déversements, du nombre de litres et du pourcentage de récupération. Il l'inclurait dans le champ d'intervention « *Sécurité du public et des employés* » en lui donnant une pondération égale de 12,5 % à celui déjà existant²³⁰.

[400] La Régie est soucieuse de s'assurer que les indicateurs retenus captent adéquatement l'importance des efforts du Transporteur en matière environnementale dans le service qu'il offre à la population. Elle estime cependant que l'interprétation de l'indicateur composite pourrait être faussée du fait que de moins bonnes performances puissent être masquées par de meilleures performances des composantes.

[401] Pour cette raison, la Régie ordonne au Transporteur d'inclure les trois indicateurs présentés dans le tableau suivant. Leur cible, équivalente à la moyenne des années 2013 à 2017, se chiffre respectivement à 41, à 1 et à 84 %.

TABLEAU 10

	2013	2014	2015	2016	2017	Moyenne
<i>Déversements accidentels</i>						
<i>Moins de 4 000 litres (nombre)</i>	35	36	29	45	61	41
<i>Plus de 4 000 litres (nombre)</i>	0	3	1	1	1	1
<i>Taux de récupération des déversements (%)</i>	79	92	56	98	94	84

Tableau préparé par la Régie à l'aide de la pièce [B-0009](#), p. 36.

[402] La Régie met l'accent sur l'indicateur *Taux de récupération des déversements* en lui accordant une pondération de 10 % par rapport aux deux autres indicateurs qui

²²⁹ Pièce [B-0181](#), p. 20, réponse à la question 5.5.

²³⁰ Pièce [A-0078](#), p. 67 et 68.

reçoivent chacun une pondération de 2,5 %. La Régie souligne que la récupération des déversements est une tâche entièrement sous le contrôle du Transporteur qui lui permet de corriger les événements que ses efforts de prévention n'ont pu éviter.

[403] La Régie ordonne les pondérations suivantes relatives aux indicateurs du champ « Sécurité du public et des employés/Environnement » :

- *Taux de fréquence des accidents de travail : 15 %;*
- *Déversements accidentels de moins de 4 000 litres : 2,5 %;*
- *Déversements accidentels de plus de 4 000 litres : 2,5 %;*
- *Taux de récupération des déversements : 10 %.*

Satisfaction de la clientèle

[404] La Régie est d'avis que l'importance relative des indicateurs qu'elle ajoute à la liaison au MTÉR est plus grande que les deux indicateurs de satisfaction de la clientèle dans leur définition existante.

[405] Lors de l'audience sur le volet tarifaire, le président du Transporteur indique qu'il a mis en place une gestion de performance au quotidien. La Régie retient de ce témoignage que cette gestion se fait à l'aide d'indicateurs de performance et que celui qui se rapporte à la satisfaction de la clientèle se mesure en termes de fiabilité du réseau²³¹.

[406] La Régie est également en accord avec EBM sur le fait que les indicateurs de satisfaction de la clientèle concernent davantage les relations commerciales des clients avec le Transporteur que leur satisfaction. Dans sa décision, elle prend également en compte les enjeux soulevés par EBM à propos de ces indicateurs.

[407] Pour ces raisons, la Régie autorise l'inclusion des deux indicateurs de satisfaction de la clientèle proposés par le Transporteur. Cependant, elle ordonne qu'une pondération de 2,5 % soit attribuée à chacun d'eux.

²³¹ Pièce [A-0034](#), p. 67.

[408] La Régie prend note des préoccupations d'EBM qui est d'avis qu'il n'existe pas d'indicateur spécifique mesurant la qualité du service offert aux clients de point à point. Elle accueille favorablement l'ouverture du Transporteur à développer un indicateur des interruptions et des indisponibilités de service aux interconnexions, lequel pourrait s'appliquer dans le cadre d'un prochain MRI²³².

[409] À cet égard, la Régie ordonne au Transporteur de développer cet indicateur en collaboration avec ses clients de point à point. La Régie ordonne également au Transporteur de lui faire part de sa proposition à cet égard lors du prochain dossier tarifaire.

14.3 POSITION DES INTERVENANTS SUR LA LIAISON DES INDICATEURS AU MTÉR

[410] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que la proposition du Transporteur est indûment conservatrice et permissive. Il endosse les recommandations de son expert PEG qui recommande le rejet de l'utilisation de l'indicateur agrégé, soit l'IMQ²³³.

[411] La FCEI estime qu'il n'est ni nécessaire ni souhaitable de protéger le Transporteur contre toutes les variations hors de son contrôle. Elle soutient que trop de protection pourrait réduire l'incitatif au maintien de la qualité de service. Elle juge également que la compensation entre les indicateurs doit être limitée afin d'assurer un incitatif à maintenir une bonne performance dans toutes les dimensions de la qualité du service.

[412] À l'instar de PEG, la FCEI recommande à la Régie de rejeter l'utilisation de l'IMQ, de même que les cibles y afférentes. L'intervenante est en accord avec PEG sur le fait qu'un incitatif devrait être maintenu même lorsque les rendements sont négatifs. La FCEI et PEG proposent chacun un mécanisme multiannuel de pénalisation qui s'applique dans tous les cas d'écart de rendement, positifs et négatifs²³⁴.

[413] Dans son mémoire, la FCEI estime que l'écart type de l'IMQ se chiffre à 0,5. À l'aide de cette valeur et d'un calcul de probabilité, l'intervenante conclut que les cibles

²³² Pièce [A-0088](#), p. 49 et 50.

²³³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0038](#), p. 15 et 16, par. 84 à 87.

²³⁴ Pièces [C-FCEI-0013](#), p. 27 à 28, et [C-AQCIE-CIFQ-0031](#), p. 4 à 9, réponse aux questions 3.1 et 3.2.

régissant le lien entre les indicateurs et le MTÉR sont beaucoup trop faibles et n'induisent, à toutes fins utiles, aucun incitatif au maintien de la qualité de service²³⁵.

[414] En s'appuyant sur les explications du Transporteur à propos des corrélations entre les indicateurs lors de l'audience, la FCEI rajuste son évaluation de l'écart type de l'IMQ qu'elle chiffre à 0,59²³⁶. Elle réitère sa conclusion, à savoir que l'écart type de l'IMQ est largement inférieur à 1.

[415] Lors de l'audience, l'AHQ-ARQ explique que sous l'hypothèse d'un écart type de de 0,5 pour l'IMQ, les probabilités que le Transporteur n'obtienne pas la totalité de sa part des écarts de rendement à laquelle il a droit en vertu du MTÉR sont de 2,3 %. Il en conclut que le mécanisme n'incite pas au maintien de la qualité du service²³⁷.

[416] L'AHQ-ARQ propose une méthode alternative de liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR de type « *scorecard* », qu'il juge simple et facile à interpréter²³⁸. L'intervenant indique qu'il s'agit d'une approche qui a fait ses preuves depuis de nombreuses années dans l'établissement des objectifs corporatifs et de la rémunération incitative du personnel du Distributeur et du Transporteur. Il indique également que, contrairement au mécanisme du Transporteur, sa méthode ne permet pas de compenser les moins bonnes performances de certains indicateurs par la bonne performance des autres indicateurs²³⁹.

[417] Dans la méthode de l'AHQ-ARQ, chaque indicateur est noté entre 0 et 10, selon le niveau de dépassement d'un seuil, jusqu'à un maximum déterminé par une cible. Le pointage de chaque indicateur est ensuite multiplié par sa pondération. À l'aide du résultat de l'*IC-Opérationnel normalisé* (dont la pondération qu'il propose se chiffre à 20 %), l'AHQ-ARQ explique que les points accordés varient entre 0 (lorsque l'indicateur est supérieur au seuil de 0,33 heure) et 20 (lorsque l'indicateur est meilleur que la cible de 0,23 heure) et qu'entre les deux, les points se calculent de façon linéaire.

²³⁵ Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 26.

²³⁶ Pièces [C-FCEI-020](#), p. 9, et [A-0080](#), p. 143.

²³⁷ Pièces [A-0078](#), p. 118 et 119, et [C-AHQ-ARQ-031](#), p. 12.

²³⁸ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 17 à 22.

²³⁹ Pièce [A-0078](#), p. 125 et 126.

[418] La somme des résultats pondérés produit un nombre de points sur 100. L'AHQ-ARQ propose de moduler, selon ce nombre de points, la part des écarts de rendement à laquelle le Transporteur a droit en vertu du MTÉR.

[419] À l'aide du tableau 11, l'AHQ-ARQ illustre le fonctionnement de sa proposition. Selon la valeur des indicateurs en 2017, le Transporteur cumulerait 72,42 points et conserverait donc 72,42 % de sa part des écarts de rendement.

TABLEAU 11
CIBLES, PONDÉRATIONS ET RÉSULTAT SELON LA VALEUR DES INDICATEURS EN 2017
LIÉS À LA PROPOSITION DE L'AHQ-ARQ

INDICATEUR	UNITÉ DE MESURE	PONDÉRATION	CIBLE	SEUIL	RÉSULTAT	POINTS
FIABILITÉ DU SERVICE (40%)						
IC - Opérationnel normalisé	heures	20%	0,23	0,33	0,33	0,00%
Nombre de pannes et interruptions planifiées	nombre	20%	919	1148	849	20,00%
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (20%)						
Impact des Indisponibilités forcées dues aux défaillances (IFD)		20%	3014	3174	2957	20,00%
SÉCURITÉ DU PUBLIC ET DES EMPLOYÉS (25%)						
Taux de fréquence des accidents de travail	nbre par 200 000 heures travaillées	25%	2,45	2,78	2,55	17,42%
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (15%)						
Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	indice sur 10	7,5%	7,9	7,7	8,1	7,50%
Satisfaction des clients de point à point	indice sur 10	7,5%	8,9	8,8	8,9	7,50%
IMQ						72,42%

Source : Pièce [C-AHQ-ARO-0014](#), p. 20.

[420] OC favorise un mécanisme qui est simple d'application et qui incite suffisamment le Transporteur à maintenir la qualité de service. Ainsi, elle appuie la méthode alternative de l'AHQ-ARQ²⁴⁰.

[421] SÉ-AQLPA s'inquiète du fait que le Transporteur ne réussisse pas aussi bien qu'Énergir à satisfaire les conditions requises pour obtenir 100 % de sa part des écarts de rendement. Il considère qu'à la longue un impact négatif sur la qualité de service pourrait en découler²⁴¹. Pour cette raison, cet intervenant recommande de s'inspirer de la formule d'Énergir afin d'intégrer les résultats des indicateurs aux fins de la liaison au MTÉR.

²⁴⁰ Pièce [C-OC-0013](#), p. 8, par. 50 et 51.

²⁴¹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0007](#), p. 33 à 36.

Approche alternative proposée par la Régie dans les DDR n^{os} 6 et 7

[422] Dans sa DDR n^o 6, la Régie a proposé une approche qui s'inspire de celle de l'AHQ-ARQ et de Gazifère²⁴². Dans cette approche, lorsqu'un indicateur excède 90 % de sa cible, la totalité des points afférents à l'indicateur est accordée. Entre 80 % et 90 %, les points octroyés diminuent linéairement pour atteindre 0 au seuil de 80 %. Autrement, aucun point n'est accordé²⁴³.

[423] En réponse à cette DDR n^o 6, le Transporteur remarque que la détermination des seuils nécessite une calibration individuelle selon le niveau de variabilité de chacun des indicateurs²⁴⁴. En réponse à la DDR n^o 7 de la Régie, le Transporteur dépose le tableau suivant concernant les seuils :

²⁴² Pièce [B-0181](#), p. 10 à 16, réponse aux questions 4.1 à 4.4.

²⁴³ Dans le cas des indicateurs dont l'échelle est inversée, c'est-à-dire dont une valeur plus élevée indique une variation défavorable, les seuils de 80 % et 90 % correspondent à la cible divisée par 80 % et 90 %, respectivement.

²⁴⁴ Pièce [B-0181](#), p. 13, réponse à la question 4.2, lignes 20 à 22.

TABLEAU 12
SEUILS FOURNIS PAR LE TRANSPORTEUR POUR L'APPROCHE ALTERNATIVE

		Seuil		Cible		Moyenne	
		Valeur	%	Valeur	%		
FIABILITÉ DU SERVICE							
1	Indice de continuité opérationnel normalisé	0,46	50%	0,26	90%	0,23	
2	Nombre de pannes et interruptions planifiées	1 838	50%	1 021	90%	919	
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU							
3	Indisponibilités forcées	2019	8 584	80%	7 630	90%	6 867
		2020	8 765	80%	7 791	90%	7 012
		2021	8 700	80%	7 733	90%	6 960
		2022	8 530	80%	7 582	90%	6 824
SÉCURITÉ							
4	Taux de fréquence des accidents	3,06	80%	2,72	90%	2,45	
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE							
5	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	6,3	80%	7,1	90%	7,9	
6	Satisfaction des clients de point à point	7,1	80%	8,0	90%	8,9	

Source : Pièce [B-0204](#), p. 2, tableau R1.1A.

[424] La Régie, tel qu'il appert au tableau suivant, soumet également au Transporteur des seuils qu'elle juge adaptés à la variabilité de chacun des indicateurs afin qu'il les commente. Dans ce tableau, puisque la méthode s'inspire de celle de l'AHQ-ARQ, l'indicateur *Indisponibilité forcée* est remplacé par celui proposé par cet intervenant, soit *Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances* :

TABLEAU 13
SEUILS PROPOSÉS PAR LA RÉGIE POUR L'APPROCHE ALTERNATIVE

	Seuil ₁		Seuil ₂		Cible	
	Valeur	%	Valeur	%		
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE						
1	Indice de continuité opérationnel	0,348	66%	0,307	75%	0,230
2	Nombre de pannes et interruptions planifiées	1 178	78%	1 120	82%	919
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU						
3	Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances	3 226	93%	3 125	96%	3 000
SÉCURITÉ						
4	Taux de fréquence des accidents	2,85	86%	2,72	90%	2,45
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE						
5	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	6,95	88%	7,19	91%	7,90
6	Satisfaction des clients point à point	8,63	97%	8,72	98%	8,90

Source : Pièce [A-0059](#), p. 1.

[425] Le Transporteur soutient en audience que la personnalisation des seuils, par contraste au mécanisme qu'il propose, apporte un élément de complexité et peut ajouter un traitement arbitraire²⁴⁵. Il ne préconise pas une telle approche.

[426] Il indique que les seuils qu'il fournit en réponse à la DDR n° 7 de la Régie sont déterminés selon qu'il s'agit ou non d'indicateurs à forte variabilité. Pour les deux indicateurs à forte variabilité, soit l'*Indice de continuité opérationnel* et le *Nombre de pannes et interruptions planifiées*, le Transporteur fournit les seuils 50 % et 90 % qu'il juge comparables à ceux employés par Énergir. Pour les autres indicateurs, il fournit les seuils proposés par la Régie dans sa DDR n° 6, soit 80 % et 90 %.

[427] Le Transporteur commente également les seuils proposés par la Régie. Il souligne ne pas en comprendre la logique et indique qu'ils sont arbitraires ou complexes²⁴⁶.

[428] Pour les deux scénarios de seuils, le Transporteur présente les points alloués selon les résultats des années 2013 à 2017, ainsi que les pires valeurs sur cet horizon²⁴⁷. Il remarque que trois années sur cinq, il devrait remettre à la clientèle une partie de sa part

²⁴⁵ Pièce [A-0070](#), p. 219.

²⁴⁶ Pièce [A-0070](#), p. 225.

²⁴⁷ Pièce [A-0070](#), p. 221 et 224.

des écarts de rendement à laquelle il a droit en vertu du MTÉR. Constatant que ces années appartiennent à la période de référence à laquelle il se compare pour vérifier s'il y a maintien ou non de la qualité du service, il est d'avis que l'approche globale qu'il propose permet de mieux traiter les indicateurs à forte variabilité.

14.4 OPINION DE LA RÉGIE SUR LA LIAISON DES INDICATEURS AU MTÉR

[429] La Régie rappelle que le mécanisme de liaison au MTÉR vise à assurer que les gains d'efficience, au-delà du rendement autorisé, ne soient pas réalisés au détriment de la qualité du service offert par le Transporteur dans le passé. C'est pourquoi la Régie permet au Transporteur de garder sa part des écarts de rendements positifs, dans la mesure où la qualité de son service demeure.

[430] Or, par le passé, la Régie examinait les indicateurs de qualité du Transporteur, sans fixer de cible. La Régie juge que le mécanisme à mettre en place doit répondre à des critères de simplicité et de transparence à cet égard. Il est également important que chacun des champs d'intervention mesurés puisse influencer le résultat final. Dans le cas contraire, la baisse de la qualité de service pour un champ d'intervention en qualité de service pourrait être compensée par des résultats favorables dans d'autres champs d'intervention.

[431] La Régie constate que le mécanisme proposé par le Transporteur s'appuie sur des concepts mathématiques et statistiques qui s'éloignent des critères de simplicité et de transparence.

[432] De plus, la Régie partage l'opinion de l'AHQ-ARQ²⁴⁸, de l'AQCIE-CIFQ et son expert PEG²⁴⁹ ainsi que de la FCEI²⁵⁰ selon laquelle le mécanisme proposé par le Transporteur pourrait permettre une compensation entre les indicateurs. Comme mentionné, la Régie retient comme principe important dans le choix de la méthode de liaison au MTÉR que la qualité de service doit être mesurée par l'atteinte individuelle de chacun de ses indicateurs, par opposition à l'approche globale proposée par le Transporteur.

²⁴⁸ Pièce [A-0086](#), p. 181 à 183.

²⁴⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 46.

²⁵⁰ Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 27.

[433] La Régie rejette les prétentions du Transporteur, selon lesquelles la cible de l'IMQ n'est pas permissive et les interrelations entre les indicateurs suggèrent une forte corrélation positive²⁵¹. Elle estime que l'écart type de l'IMQ est de l'ordre de 0,6, comme démontré par la FCEI, et que les interrelations entre les indicateurs ne suggèrent pas cette forte corrélation positive²⁵².

[434] La Régie considère que l'incitatif au maintien de la qualité de service requiert, tant globalement que pour les indicateurs pris individuellement, des zones de performance acceptable suffisamment exigeantes sans être pénalisantes.

[435] Outre la cible de l'IMQ, la Régie constate que la zone de détérioration de la qualité du service, selon le tableau 6, est relativement large. Cette zone se situe entre les valeurs de -1 à -2 de l'IMQ et est basée sur la même hypothèse d'un écart type de 0,6 pour l'IMQ. La largeur de cette zone est de 1,67 écart type.

[436] La Régie est d'avis qu'un incitatif au maintien de la qualité du service requiert que la part des écarts de rendement que peut conserver le Transporteur diminue de façon assez prononcée lorsqu'un indicateur quitte la fourchette de la zone Maintien de la qualité du service²⁵³. Elle juge que la diminution proposée pour l'IMQ par le Transporteur est trop lente pour inciter à un maintien adéquat de la qualité de service.

[437] Comme l'IMQ ne satisfait pas les critères de simplicité, de transparence ni d'atteinte de résultat, tant par indicateur que globalement, la Régie juge opportun de retenir l'approche proposée par l'AHQ-ARQ puisqu'elle est simple en termes de méthodologie des calculs et de présentation des résultats. La Régie constate toutefois qu'elle ne comporte aucune zone afin de prendre en compte les aléas hors du contrôle du Transporteur. À l'instar de ce dernier, elle constate qu'un résultat légèrement inférieur à la cible diminuerait la part des écarts de rendement à laquelle il a droit.

[438] La Régie est d'accord avec le Transporteur pour qui il est normal que les indicateurs puissent être inférieurs à leur cible, dans une certaine marge, sans que la qualité de service ne soit présumée détériorée²⁵⁴.

²⁵¹ Pièce [B-0203](#), p. 14.

²⁵² Pièce [C-FCEI-0020](#), p. 9, et [A-0071](#), p. 114 à 135.

²⁵³ Pièce [A-0080](#), p. 163.

²⁵⁴ Pièce [B-0177](#), p. 13 et 14, réponse aux questions 9.1 et 9.2.

[439] Puisque l'objectif du mécanisme de liaison au MTÉR vise la modulation des écarts de rendement positifs, la Régie est d'avis que les méthodes proposées par la FCEI et PEG ne satisfont pas l'objectif visé.

[440] Elle partage l'opinion du Transporteur selon lequel ces méthodes ne correspondent pas aux orientations qui ont été données au MTÉR et pourraient accroître de façon indue son risque d'affaire²⁵⁵.

[441] **À la lumière des renseignements déposés au dossier, la Régie considère que la méthode qui permet le mieux de lier les indicateurs au MTÉR est l'approche alternative qu'elle a proposée dans ses DDR n^{os} 6 et 7²⁵⁶.** Cette méthode requiert la calibration individuelle de seuils. Dans ce qui suit, la Régie compare les seuils fournis par le Transporteur (Tableau 12) aux siens (Tableau 13), afin d'identifier les seuils les mieux adaptés au mécanisme de liaison au MTÉR.

[442] Dans le choix des seuils, la Régie réitère deux principes, à savoir que pour chaque indicateur, la zone de performance acceptable doit être suffisamment exigeante et la diminution des points doit être prononcée lorsqu'un indicateur quitte cette zone.

[443] La Régie note que l'*IC-opérationnel normalisé* se chiffre à 0,33 en 2017. Elle retient de la preuve que c'est la moins bonne valeur depuis 2005²⁵⁷. Elle note également qu'il s'agit d'un indice normalisé en fonction d'une nouvelle norme mise en place en 2017 qui a pour effet d'éliminer les événements extrêmes. Or, elle constate que les seuils fournis par le Transporteur accordent des points à cet indicateur lorsqu'il dépasse une valeur qu'elle juge largement supérieure à 0,33, soit 0,40.

[444] La Régie note que les seuils du Transporteur relatifs à l'*IC-opérationnel normalisé* octroient 6,46 points à la valeur de 0,33, contre 4,90 points pour les seuils qu'elle propose²⁵⁸. En outre, les points accordés par le Transporteur passent de 10 à 0 lorsque l'indicateur fluctue de 0,26 à 0,46, tandis que la décroissance est plus rapide avec les seuils examinés par la Régie, soit de 0,307 à 0,348.

²⁵⁵ Pièce [B-0177](#), p. 18, réponse à la question 10.1.

²⁵⁶ Respectivement, pièces [B-0181](#) et [B-0204](#).

²⁵⁷ Pièce [A-0078](#), p. 117.

²⁵⁸ Pièce [B-0204](#), p. 4 et 6, tableaux R1.2A et R1.3.

[445] La Régie remarque que les seuils fournis par le Transporteur font décroître les points de l'indicateur *Nombre de pannes et interruptions planifiées* de 10 à 0 dans une fourchette relativement large, soit de 1 021 et 1 838. Elle note que sa valeur la plus élevée entre 2008 et 2017 est observée en 2013, soit 1 148²⁵⁹. La Régie souligne que les seuils qu'elle a proposés font passer les points de 10 à 0 dans une fourchette plus restreinte, soit 1 120 et 1 178.

[446] En conséquence, la Régie juge que, pour ces deux indicateurs de fiabilité liés au champ d'intervention jugé important pour un transporteur²⁶⁰, les seuils fournis par le Transporteur ne créent pas un incitatif suffisant au maintien de la qualité du service. Elle note que le Transporteur ne propose pas de seuils pour l'indicateur *Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances* et elle est donc dans l'impossibilité de les comparer avec ceux qu'elle a examinés.

[447] La Régie constate que les seuils fournis par le Transporteur pour les trois autres indicateurs sont plus éloignés de la cible que ceux qu'elle a examinés. Selon les résultats de 2013 à 2017, ces trois indicateurs obtiennent 10 points, sauf le taux de fréquence des accidents en 2016 qui reçoit 8,30 points en vertu des seuils du Transporteur contre 5,44 en vertu de ceux de la Régie. Or, en 2016, la valeur de cet indicateur est la pire enregistrée depuis 2010.

[448] La Régie veut s'assurer que la prévention des accidents demeure une priorité pour le Transporteur et, pour cette raison, elle est d'avis que les seuils qu'elle propose assurent un meilleur incitatif au maintien de la qualité que ceux suggérés par le Transporteur.

[449] La Régie indique également que, malgré les imperfections des deux indicateurs de satisfaction de la clientèle, elle vise à mettre en place le meilleur incitatif au maintien de la qualité du service et, à ces fins, elle juge que les seuils qu'elle propose sont mieux adaptés que ceux fournis par le Transporteur. Elle estime, notamment, que les seuils 7,1 et 8,0 qu'il suggère pour la satisfaction des clients de point à point ne sont pas suffisamment ambitieux, puisque la cible se chiffre à 8,9.

[450] Par conséquent, la Régie est d'avis que les seuils qu'elle a proposés dans sa DDR n° 7 sont les plus appropriés aux fins de la liaison au MTÉR de ce premier MRI.

²⁵⁹ Pièce [B-0009](#), p. 35.

²⁶⁰ Se référer au paragraphe 384.

[451] **La Régie ordonne au Transporteur de mettre en place le mécanisme de calcul de la note globale selon l'approche proposée dans ses DDR n^{os} 6 et 7.** Ce mécanisme s'inspire des méthodes de l'AHQ-ARQ et de Gazifère. Il comporte 10 indicateurs dont les cibles, les pondérations et les seuils sont présentés à l'Annexe 1 de la présente décision.

[452] En audience, le Transporteur indique que son mécanisme est conceptuellement semblable à celui de Gazifère²⁶¹. La Régie rappelle que la méthode de compensation globale de Gazifère porte à 100 % les notes globales qui se situent entre 90 % et 100 %. Celles qui se chiffrent entre 80 % et 90 % demeurent inchangées et les notes inférieures à 80 % sont rabaisées à 0 %²⁶². La Régie est donc d'avis que l'approche de compensation globale de Gazifère et celle proposée par le Transporteur ne sont pas semblables.

[453] La Régie juge qu'il est opportun de permettre une compensation globale telle qu'elle existe dans le mécanisme de Gazifère. Dans ce premier MRI, la Régie est d'avis qu'il convient de faire preuve de prudence et qu'un seuil de 80 % pour rabaisser les notes à 0 est trop sévère. Selon elle, un seuil de 60 % est plus approprié.

[454] Pour cette raison, la Régie retient le calcul de la note globale, sur 100, obtenue par la somme des points pondérés de chaque indicateur, noté entre 0 et 10 selon le niveau de dépassement de leur Seuil₁, jusqu'à un maximum déterminé par leur Seuil₂ (interpolation linéaire entre les deux seuils), ainsi que la méthode de compensation globale suivante :

- lorsque la note globale est supérieure ou égale à 90 %, le Transporteur conserve la totalité de la part des écarts de rendement à laquelle il a droit en vertu du MTÉR;
- lorsque la note globale est supérieure ou égale à 60 % mais inférieure à 90 %, le Transporteur conserve une part des écarts de rendement selon cette note globale. Dans ce cas, il remet la part qu'il ne conserve pas à la clientèle;
- lorsque la note globale est inférieure à 60 %, le Transporteur remet la totalité de sa part des écarts de rendement à la clientèle.

[455] Le tableau A-1 de l'Annexe 1 reproduit les indicateurs, cibles, pondérations et seuils que la Régie retient pour la liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR. Une illustration du mécanisme est fournie au tableau A-2 de l'Annexe 1.

²⁶¹ Pièce [A-0070](#), p. 206.

²⁶² Dossier R-3724-2010 Phase 3, décision [D-2010-112](#), p. 56 et p. 58, par. 216.

[456] **La Régie fixe le mécanisme de liaison des indicateurs au MTÉR, tel que précisé à la présente section.**

15. CLAUSE DE SORTIE

[457] Le Transporteur s'appuie sur les recommandations du rapport de Concentric²⁶³ et propose le déclenchement de la clause de sortie si un écart de 150 points de base, supérieur ou inférieur au dernier taux de rendement autorisé de 8,2 % est observé. Il précise que l'écart de rendement servant de déclencheur à la clause de sortie se mesure annuellement et se calcule après application du MTÉR.

[458] Lorsque les écarts de rendement sont favorables, Concentric note qu'en dollars, ce déclencheur de 150 points de base post application du MTÉR correspond à 500 points de base, avant application du MTÉR²⁶⁴ en raison des règles de partage.

[459] Le Transporteur propose, lorsque le déclencheur est atteint, de suspendre le MRI et de revenir à la réglementation en coût de service, jusqu'à ce que le MRI soit réinstauré. Il indique que les modalités d'un retour en coût de service seraient précisées dans le cadre du dépôt d'une demande de recours à la clause de sortie²⁶⁵.

[460] Dans son rapport, Concentric mentionne que la clause de sortie sert à protéger tout autant la clientèle que le Transporteur contre une situation financière imprévue et insoutenable. Lorsqu'une telle situation survient, l'expert soutient qu'elle doit être étudiée afin de mesurer ses potentiels impacts négatifs. Il note que cette situation financière imprévue s'exprime généralement sous la forme d'un écart important entre le rendement réel et le rendement autorisé à la fin d'un exercice financier.

[461] Concentric considère que les modalités de la clause de sortie du Transporteur comportent trois volets :

- un déclencheur permettant d'activer la clause de sortie;

²⁶³ Pièce [B-0013](#), p. 21 à 29.

²⁶⁴ Pièce [B-0013](#), p. 28.

²⁶⁵ Pièce [B-0012](#), p. 31.

- la période d'évaluation de l'écart;
- les conséquences lorsque la clause de sortie est déclenchée.

[462] L'expert note qu'il existe d'autres critères pour mettre fin au MRI mais il ne commente pas leur utilisation, ni au Canada ni ailleurs en Amérique du Nord.

Déclencheur permettant d'activer la clause de sortie

[463] Concentric note que, puisque le Transporteur est assujéti à un MTÉR, il convient de mesurer les écarts de rendement après son application. Aux fins d'analyse des écarts de rendement servant à déclencher la clause de sortie, l'expert compile les décisions relatives aux mécanismes pluriannuels de réglementation incitative canadiens autorisés dans les dix dernières années. Il analyse séparément les services publics d'électricité et de gaz naturel.

[464] Sur la base de son analyse des entreprises d'électricité, Concentric conclut que l'intégration d'une clause de sortie dans le MRI peut être liée ou non à l'existence d'un MTÉR, à la présence ou non d'une bande morte dans le MTÉR, à la durée du MRI et au rendement autorisé. L'expert note également qu'il existe des clauses de sortie dont le déclenchement se fait sans égard à un écart de rendement. Quant à l'analyse des entreprises de gaz naturel, il souligne certaines similitudes avec celles d'électricité.

[465] Lors de son analyse, Concentric constate que le taux de rendement autorisé du Transporteur et son ratio sur l'avoir propre sont moindres que ceux des autres services publics canadiens. L'expert souligne également que le MTÉR du Transporteur est asymétrique. En conséquence, pour atteindre un pourcentage comparable de rendement à risque avec les entreprises canadiennes, il est d'avis que le seuil du déclencheur doit être moins élevé que celui de ses pairs.

Période d'évaluation

[466] Concentric constate que le MRI de quatre années du Transporteur se compose d'une première année en coût de service suivie de trois années selon la formule d'indexation. Il considère qu'une période d'évaluation de deux années est, à toutes fins pratiques, inutile dans une telle situation et il ne la recommande pas.

[467] Il recommande plutôt que la clause de sortie pour le premier MRI du Transporteur soit basée sur la performance d'une seule année, dont le calcul s'effectue sur la plus récente année calendrier afin qu'elle corresponde à la période examinée au rapport annuel.

Conséquences

[468] Concentric note que le déclenchement de la clause de sortie entraîne généralement la suspension du MRI. Cette suspension ne signifie toutefois pas pour autant qu'un examen en profondeur du MRI n'aura pas lieu. Toutefois, afin d'en permettre un examen approprié, il recommande le retour à la réglementation en coût de service. Il ajoute qu'il serait nécessaire d'approuver provisoirement des revenus requis afin de stabiliser la situation financière de l'entreprise pendant cette période intérimaire.

[469] L'expert indique que l'écart de rendement s'observe au mois de mai, lorsque le Transporteur dépose son rapport annuel relatif à l'année terminée en décembre de l'année précédente. Dans l'éventualité où le Transporteur constaterait que la clause de sortie doit être enclenchée, l'expert prévoit que le Transporteur soumettrait une demande tarifaire selon le coût de service, laquelle s'appliquerait à partir du 1^{er} janvier suivant. Il est également prévu que le Transporteur proposerait des tarifs provisoires, établis selon la formule du MRI, afin de couvrir la période intérimaire allant jusqu'au 1^{er} janvier suivant, c'est-à-dire la période pendant laquelle les nouveaux tarifs sont étudiés, approuvés et mis en place²⁶⁶.

15.1 POSITION DES INTERVENANTS

[470] L'AHQ-ARQ recommande de déclencher la clause de sortie si un écart de rendement de 200 points de base, supérieur ou inférieur au dernier taux de rendement autorisé de 8,2 %, est observé, après application du MTÉR sur une base annuelle²⁶⁷.

[471] La FCEI juge que les modalités proposées par le Transporteur ne sont pas suffisamment contraignantes. Elle recommande que la clause de sortie soit engagée lorsqu'un écart de rendement négatif d'au moins 50 points de base est observé, au moins sur deux années consécutives et que l'écart de rendement négatif cumulatif de ces deux

²⁶⁶ Pièce [B-0067](#), p. 20, réponse 11.1.

²⁶⁷ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 24.

années est d'au moins 300 points de base²⁶⁸. L'intervenante ne précise pas si son critère se mesure avant ou après l'application du MTÉR.

[472] L'AQCIE-CIFQ appuie les recommandations de son expert. PEG, également soutenu par OC, propose que le déclencheur soit fixé à 400 points de base pour une année et à 300 points de base pour deux années consécutives, tant pour les écarts de rendement favorables que défavorables, avant application du MTÉR²⁶⁹.

[473] Par ailleurs, l'AHQ-ARQ, OC et PEG proposent que le déclenchement de la clause de sortie n'entraîne pas la fin automatique du MRI mais conduise plutôt à son examen par la Régie afin de déterminer s'il doit être poursuivi, révisé ou arrêté.

15.2 OPINION DE LA RÉGIE

[474] La Régie rappelle que le rôle de la clause de sortie est de réduire le risque en protégeant le Transporteur et sa clientèle de problèmes liés à la conception ou à l'application du MRI²⁷⁰.

[475] La Régie se prononce sur la période d'évaluation. Elle retient les arguments de Centric pour qui la relative courte durée du présent MRI rend illusoire la clause de sortie si elle doit se mesurer sur une période de deux ans. **Pour cette raison, la Régie opte pour un déclencheur qui s'évalue sur une seule année.**

[476] La Régie note qu'en Alberta, en Colombie-Britannique et en Ontario, le déclenchement des clauses de sortie ne mène pas automatiquement au retour en mode de réglementation de coût de service mais conduit plutôt à une révision du MRI²⁷¹.

[477] La Régie n'est pas convaincue par l'hypothèse que les considérations pratiques soulevées par Centric surpasseraient les enjeux que soulève le retour à la méthode du coût de service. Elle estime qu'à ce stade-ci, elle doit conserver la possibilité de procéder à une révision du MRI avant de décider si elle retourne en mode de coût de service.

²⁶⁸ Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 28.

²⁶⁹ Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 51, et [C-OC-0008](#), p. 24 à 26.

²⁷⁰ Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2017-047](#), p. 101, par. 427.

²⁷¹ Pièces [B-0067](#), p. 21, réponse à la question 11.2, et [C-OC-0013](#), p. 9, par. 60.

[478] La Régie constate qu'un écart de rendement défavorable de 150 points de base représente une perte d'environ 87 M\$ pour le Transporteur. Elle note qu'il s'agit d'un niveau de perte maximal jugé acceptable par Concentric et pour lequel le Transporteur fait sienne la recommandation de son expert. La Régie remarque également que, selon cet expert, les écarts de rendement négatifs inférieurs au seuil de 150 points de base pourraient détériorer la qualité de la notation de crédit²⁷² du Transporteur.

[479] La Régie observe que les deux experts, Concentric et PEG, proposent un déclencheur symétrique. Cependant, elle note que le déclencheur proposé par PEG s'applique avant le partage des écarts de rendement. Or, elle comprend que les règles de partage asymétriques du MTÉR peuvent rendre inéquitable le partage des risques entre le Transporteur et les consommateurs avant que la clause de sortie puisse être exécutée²⁷³.

[480] La Régie rappelle que la part des écarts de rendement positifs qui retourne aux clients en vertu du MTÉR provient de tarifs qu'ils ont payés. Ainsi, elle est d'avis qu'il ne faut pas attendre d'atteindre le seuil de 150 points de base après application du MTÉR, ou 500 points de base avant application du MTÉR, pour vérifier si de tels écarts de rendements positifs sont causés par un problème lié à la calibration ou à l'application du MRI.

[481] La Régie souligne également que les écarts de rendement réalisés entre 2007 et 2017 varient entre -128 et +315 points de base par rapport au rendement autorisé²⁷⁴. La Régie est d'accord avec l'avis de PEG selon lequel le traitement du coût du capital à titre d'exclusion, la relative courte durée du MRI, la présence des facteurs Y et Z et le MTÉR sont tous des éléments qui tendent à réduire les chances d'observer des écarts de rendement importants²⁷⁵.

[482] Dans le cas des écarts de rendement positifs, la Régie estime qu'un seuil de 125 points de base après application du MTÉR ou 400 points de base avant son application est suffisant pour révéler la présence d'un problème lié à la calibration ou à l'application du MRI.

[483] Pour les raisons invoquées ci-dessus, la Régie estime que le déclencheur de la clause de sortie peut être ramené à 125 points de base après application du MTÉR ou 400

²⁷² Pièce [A-0070](#), p. 82 à 84.

²⁷³ Pièces [A-0070](#), p. 81 à 83, et [A-0078](#), p. 208 à 210.

²⁷⁴ Pièce [B-0065](#), p. 31, réponse à la question 11.1.

²⁷⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 49.

points de base avant son application. La Régie prend en compte l'opinion des deux experts à propos de la symétrie de la clause de sortie. **Pour cette raison de symétrie, elle juge qu'il est opportun d'adopter un déclencheur de l'ordre de 125 points de base, tant pour les écarts de rendement favorables que défavorables par rapport au rendement autorisé.**

[484] Bien qu'en apparence, le déclencheur qu'elle adopte permette une sortie plus rapide du MRI que celui proposé par le Transporteur, la Régie souligne que, puisqu'elle l'assortit d'un processus d'examen, il est possible que le MRI ne se termine pas lorsque le déclencheur est atteint. En outre, ce déclencheur ne contribue pas à augmenter le risque du Transporteur, car il le maintient à un niveau relativement comparable.

[485] Le fonctionnement adéquat de cette clause de sortie repose sur la facilité avec laquelle la Régie déterminera, lorsque la clause de sortie sera déclenchée, si le MRI requiert, ou non, des correctifs ainsi que l'ampleur de ceux-ci.

[486] À cet égard, la Régie énonce les modalités qui suivent afin de clarifier le processus d'examen du MRI lors du déclenchement de la clause de sortie.

[487] La Régie demande au Transporteur, lorsqu'il estimera que son écart de rendement atteint le niveau du seuil enclenchant l'application de la clause de sortie, de déposer une demande à cet égard dans un dossier réglementaire dans lequel il précisera, avec les renseignements financiers pertinents à l'appui, les principales causes à l'origine de cet écart de rendement.

[488] La Régie précise que le déclenchement de la clause de sortie liée aux résultats financiers d'une année tarifaire peut se faire à tout moment jugé opportun, mais au plus tard lors du dépôt du rapport annuel de l'année pour laquelle cet écart est constaté.

[489] En cas de déclenchement de la clause de sortie, le Transporteur avisera la Régie en lui soumettant une demande tarifaire. La Régie entamera alors la procédure d'examen du MRI. Cet examen devra permettre de déterminer les causes des écarts de rendement et, s'il y a lieu, d'identifier les correctifs requis pour recalibrer le mécanisme en place ou examiner le revenu requis selon la méthode du coût de service.

[490] **En conséquence, la Régie détermine que, pour la durée du présent MRI, les modalités suivantes s'appliquent pour la clause de sortie :**

- **le déclenchement de la clause de sortie advenant un écart de rendement annuel de l'ordre de 125 points de base, tant pour les écarts de rendement favorables que défavorables, par rapport au rendement autorisé de 8,2 %, après application du MTÉR;**
- **dans l'éventualité où la clause de sortie est déclenchée, la Régie examinera, dans le cadre d'un dossier tarifaire du Transporteur, selon les modalités énoncées ci-dessus, si le MRI doit être poursuivi, révisé ou arrêté, le cas échéant.**

16. SOMMAIRE

[491] La Régie présente le sommaire des caractéristiques du MRI de première génération au tableau 14.

TABLEAU 14
SOMMAIRE DES CARACTÉRISTIQUES DU MRI
DE PREMIÈRE GÉNÉRATION

Caractéristiques	Description
Type de MRI	Méthode de plafonnement des revenus requis.
Durée	4 ans L'établissement des revenus requis du Transporteur sera réalisé pour la première année (2019) sur la base du coût de service et, pour les trois années subséquentes (2020, 2021 et 2022), selon la méthode de plafonnement des revenus requis.
Point de départ	Montants autorisés en 2019 en vertu des décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058.
Inflation (I)	Indice d'inflation de la masse salariale : <ul style="list-style-type: none"> - Indice rémunération hebdomadaire moyenne, non désaisonnalisée, excluant les heures supplémentaires²⁷⁶; - Moyenne mobile simple des trois dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle la demande tarifaire est déposée; Indice d'inflation des autres coûts que la masse salariale : <ul style="list-style-type: none"> - Indice moyen d'ensemble de l'IPC-Québec²⁷⁷; - Variation annuelle de l'IPC-Québec, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle la demande tarifaire est déposée.
Pondération des indices d'inflation	Pondération fixe, pour la durée du MRI, des deux catégories de dépenses, en fonction de leurs montants respectifs autorisés par les décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058, et selon la méthodologie approuvée par la présente décision.
Productivité (X) et dividende client (S)	Valeur de 0,57 % pour le Facteur X; Valeur de 0 % pour le Facteur S.
Croissance des activités (C)	Évaluée selon une approche paramétrique qui est fonction des mises en service des investissements des catégories « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

²⁷⁶ Statistique Canada, tableau 14-10-0203-01.

²⁷⁷ Statistique Canada, tableau 18-10-0004-01.

Caractéristiques	Description
Éléments de coûts inclus à la Formule d'indexation	<p>Charges nettes d'exploitation, achats d'électricité, rendement sur les actifs des fournisseurs internes, taxes, frais corporatifs, achats de services de transport, autres revenus de facturation interne, facturation externe et intérêts reliés au remboursement gouvernemental, ainsi que les éléments de coûts suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût des autres régimes; - Coûts liés aux prestations de travail aux investissements; - Coûts liés aux MALT; - Coûts liés aux normes CIP; - Coûts liés à l'automatisme RPTC et au SRC.
Exclusions (Y)	<p>Critères :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Récurrence des éléments de coûts; 2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts; 3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur; 4. Seuil de matérialité fixé à 15 M\$. <p>Éléments de coûts traités en exclusions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dépenses en capital (rendement sur la base de tarification et amortissement); - Coût de retraite.
Exogènes (Z)	<p>Critères :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Éléments de coûts imprévus durant la période du MRI; 2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts; 3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur; 4. Seuil de matérialité fixé à 15 M\$. <p>Aucun élément de coûts traité en exogène actuellement.</p>
Comptes d'écarts et de reports (CÉR)	<p>Examen au cas par cas pour toute demande de création de CÉR se rapportant à un Facteur Y ou Z.</p> <p>CÉR maintenu, afférent aux exclusions (Facteur Y) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût de retraite.
CÉR pré-MRI :	<p>Versement aux revenus requis 2020 et 2021, à l'extérieur de la Formule d'indexation, du solde relatif au CÉR associé aux disjoncteurs PK.</p> <p>CÉR provisoire lié au remplacement des SCR de transport d'électricité, assujetti à l'autorisation du projet.</p>
Mécanisme de traitement des écarts de rendements (MTÉR)	<p>Partage des écarts de rendement, tel que prévu dans la décision D-2014-034.</p>

Caractéristiques	Description	Cible	Pondération	Seuil 1	Seuil 2
Indicateurs de performance liés au MTÉR	Fiabilité du service (40%)				
	IC – Opérationnel normalisé	0,23	20%	0,348	0,307
	Nombre de pannes et interruptions planifiées	919	20%	1 178	1 120
	Disponibilité du réseau (25%)				
	Impact des IF dues aux défaillances	3 000	12,5%	3 226	3 125
	Traitement de la végétation ²⁷⁸	8,6	12,5%	6,19	7,40
	Sécurité du public et des employés / Environnement (30%)				
	Taux de fréquence des accidents de travail	2,45	15%	2,85	2,72
	Déversements accidentels de <4 000 litres	41	2,5%	64,00	58,00
	Déversements accidentels de ≥4 000 litres	1	2,5%	3,50	2,50
	Taux de récupération des déversements	84	10%	52	60
	Satisfaction de la clientèle (5 %)				
	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	7,9	2,5%	6,95	7,19
Satisfaction des clients de point à point	8,9	2,5%	8,63	8,72	
Mécanisme de liaison / Méthode de compensation globale	<p>Chaque indicateur est noté entre 0 et 10 selon le niveau de dépassement du Seuil₁, jusqu'à un maximum déterminé par le Seuil₂ (interpolation linéaire entre les deux seuils) du Tableau A-1. Le pointage de chaque indicateur est ensuite multiplié par sa pondération. La somme des points pondérés produit une note globale sur 100.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si la note globale est ≥ 90 %, le Transporteur conserve la totalité de sa part des écarts de rendement; • Si la note globale est ≥ 60 % mais < 90 %, le Transporteur conserve sa part des écarts de rendement correspondant au résultat de la note globale obtenue; la différence est remise à la clientèle; • Si la note globale est < 60 %, le Transporteur remet la totalité de sa part des écarts de rendement à la clientèle. 				
Clause de sortie	<p>Déclenchement de la clause de sortie au-delà d'un écart de rendement annuel, favorable ou défavorable, de 125 points de base par rapport au rendement autorisé de 8,2 %, après application du MTÉR.</p> <p>Procédure d'examen du MRI, dans le cadre du dossier tarifaire, afin de déterminer les causes des écarts de rendement et d'identifier les correctifs requis pour recalibrer le mécanisme en place ou examiner le revenu requis selon la méthode du coût de service.</p>				

²⁷⁸ La note de l'indicateur sera prise en compte uniquement si le dénominateur (superficie totale à être traitée) est supérieur à la moyenne des années 2013 à 2017, laquelle s'élève à 172 580 hectares.

[492] Le MRI de type plafonnement des revenus retenu par la Régie se définit sous la forme générique suivante :

$$RR_{t+1} = [(RR_t - Y_t - Z_t) * (1 + I_t - (X + S) + C_{t+1})] + Y_{t+1} + Z_{t+1} + \text{CÉR pré-MRI} + ER_{t-1}$$

RR	=	revenus requis (\$)
Y	=	exclusions (\$)
Z	=	éléments exogènes (\$)
I	=	inflation (%)
X	=	productivité (%)
S	=	dividende client (%)
C	=	(croissance des abonnements * 0,75) (%)
CÉR pré-MRI	=	Comptes d'écarts et de reports créés avant l'application de la méthode de plafonnement des revenus
ER	=	écarts de rendement (\$)

[493] La formule paramétrique non contraignante retenue par la Régie pour les Dépenses en capital se définit sous la forme générique suivante :

$$K_{t+1} = [(K_t - K_{HF_t}) * (1 + I_{K_{t+1}} - X_K + C_{K_{t+1}})] + K_{HF_{t+1}}$$

où

K_{t+1}	=	Total des dépenses en capital pour l'année t+1
K_t	=	Total des dépenses en capital pour l'année t
$K_{HF_{t+1}}$	=	Dépenses en capital hors formule pour l'année t+1
K_{HF_t}	=	Dépenses en capital hors formule pour l'année t
$I_{K_{t+1}}$	=	Paramètre d'inflation réelle propre aux dépenses en capital pour l'année t+1
X_K	=	Paramètre d'efficacité propre aux dépenses en capital fixé sur la période du MRI
$C_{K_{t+1}}$	=	Paramètre de croissance réelle propre aux dépenses en capital pour l'année t+1
t + 1	=	Année projetée (Année témoin)
t	=	Année en cours (Année de base)

[494] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la Demande du Transporteur;

FIXE comme point de départ du calcul de la Formule d'indexation les revenus requis autorisés en 2019 (RRt), en vertu des décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058;

RETIENT aux fins de la détermination du Facteur I :

- Un indice d'inflation de la masse salariale : l'indice de croissance des salaires calculé à partir des données provenant de l'EERH pour le Québec, publiées par Statistique Canada et disponibles au tableau n° 14-10-0203-01. Cet indice sera basé sur la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle la demande tarifaire est déposée;
- Un indice d'inflation des autres coûts que la masse salariale : l'indice moyen d'ensemble de l'IPC-Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 18-10-0004-01 pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle la demande tarifaire est déposée;
- Une pondération fixe des deux catégories de dépenses qui seront considérées dans la Formule d'indexation, fixée en fonction de la part relative des montants respectifs autorisés de chacun de ces deux éléments pour l'année 1 du MRI établie selon la méthode du coût de service;

FIXE la valeur du Facteur X à 0,57 % et la valeur du Facteur S à 0 %;

RETIENT, pour la détermination du Facteur C, la valeur pour évaluer, selon une approche paramétrique, la croissance des coûts liés à ses activités de base découlant des MES des projets d'investissement des catégories « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service »;

FIXE le seuil de matérialité à 15 M\$ pour traiter un élément de coûts en Facteur Y ou en Facteur Z;

RECONNAÎT le coût de retraite à titre de Facteur Y et **ACCEPTE** le maintien du CÉR relatif au coût de retraite;

REJETTE les éléments de coûts suivants à titre de Facteurs Y :

- coûts liés aux prestations de travail aux investissements,
- taxes;

REJETTE les éléments de coûts suivants à titre de Facteurs Z :

- normes CIP,
- mise en conformité des MALT,
- automatisme RPTC et SCR,
- Facteur Z générique;

ACCEPTE de maintenir hors de la Formule d'indexation le solde relatif au CÉR associé aux disjoncteurs PK à être versé aux revenus requis de 2020 et 2021, en vertu des décisions en vigueur lors de l'établissement des tarifs de l'année 2019;

ACCEPTE le retrait des CÉR relatifs aux Coûts de mises en service de projets non autorisés et aux Pénalités liées aux services complémentaires;

RETIENT la formule paramétrique relative aux dépenses en capital proposée par le Transporteur ainsi que les éléments constitutifs de cette formule, tels que définis à la section 12;

APPROUVE les indicateurs de performance, ainsi que les cibles, les seuils et les pondérations, aux fins de la liaison au MTÉR, tels qu'énumérés au tableau A-1 de la présente décision, et précisés aux sections 14.2 et 14.4 de la présente décision;

FIXE le mécanisme de liaison des indicateurs au MTÉR, selon la méthode de compensation globale, tel que précisé à la section 14;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels contenus à la présente décision.

Lise Duquette
Régisseur

Marc Turgeon
Régisseur

François Émond
Régisseur

ANNEXE 1

Annexe 1 (4 pages)

L. D. _____

M. T. _____

F. É. _____

TABLEAU A-1
INDICATEURS, CIBLES, PONDÉRATIONS ET SEUILS

	Cible	Pondération	Seuil ₁		Seuil ₂	
			Valeur	%	Valeur	%
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE (40%)						
1	Indice de continuité opérationnel normalisé	20,0%	0,348	66%	0,307	75%
2	Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	1 178	78%	1 120	82%
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (25%)						
3	Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances	12,5%	3 226	93%	3 125	96%
4	Traitement de la végétation	12,5%	6,19	72%	7,40	86%
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT (30%)						
5	Taux de fréquence des accidents	15,0%	2,85	86%	2,72	90%
6	Déversements accidentels de moins de 4 000 litres	2,5%	64,00	64%	58,00	71%
7	Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	2,5%	3,50	34%	2,50	48%
8	Taux de récupération des déversements	10,0%	52	62%	60	72%
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (5%)						
9	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	2,5%	6,95	88%	7,19	91%
10	Satisfaction des clients de point à point	2,5%	8,63	97%	8,72	98%

TABLEAU A-2
ILLUSTRATION DU MÉCANISME À L'AIDE DES RÉSULTATS DES ANNÉES 2013 À 2017
ET DES PIRES RÉSULTATS SUR CET HORIZON

	Pondération	2013	2014	2015	2016	2017	Pire
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE (40%)							
1	Indice de continuité opérationnel normalisé	20,0%	10,00	10,00	10,00	10,00	4,90
2	Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	5,17	10,00	10,00	10,00	5,17
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (25%)							
3	Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances	12,5%	10,00	10,00	5,14	10,00	5,14
4	Traitement de la végétation	12,5%	5,71	10,00	4,88	7,46	4,88
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT (30%)							
5	Taux de fréquence des accidents	15,0%	10,00	10,00	10,00	5,44	5,44
6	Déversements accidentels de moins de 4 000 litres	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	5,00
7	Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	2,5%	10,00	5,00	10,00	10,00	5,00
8	Taux de récupération des déversements	10,0%	10,00	10,00	4,83	10,00	4,83
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (5%)							
9	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
10	Satisfaction des clients de point à point	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Note globale (%)			84,98%	98,75%	82,35%	89,98%	53,14%
Compensation globale (60%/90%)			84,98%	100,00%	82,35%	89,98%	0,00%

Explications :

- Si les indicateurs prenaient les valeurs observées en 2014, la note globale s'élèverait à 98,75 %. Cependant, puisqu'elle est supérieure à 90 %, elle serait portée à 100 %. Conséquemment, le Transporteur conserverait 100 % de la part des écarts de rendement à laquelle il a droit en vertu du MTÉR.
- Si les indicateurs prenaient les valeurs observées en 2017, la note globale se chiffrerait à 88,55 %. Puisque cette note est inférieure à 90 % mais supérieure ou égale à 60 %, elle demeure telle quelle. Conséquemment, le Transporteur conserverait 88,55 % de la part des écarts de rendement à laquelle il a droit en vertu du MTÉR.
- Si les indicateurs prenaient les pires valeurs observées entre 2013 et 2017, la note globale se chiffrerait à 53,14 %. Puisque cette note est inférieure à 60 %, le Transporteur remettrait à la clientèle la totalité de la part des écarts de rendement à laquelle il a droit en vertu du MTÉR.

ANNEXE 2

Lexique

Annexe 2 (3 pages)

L. D. _____

M. T. _____

F. É. _____

LEXIQUE

Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
Producteur	Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité
Régie	Régie de l'énergie
Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
AER	Australian Energy Regulator
CÉR	compte d'écarts et de reports
CEO	Commission de l'énergie de l'Ontario
CHI	client-heure-interrompu
CIP	protection des infrastructures critiques
CNE	charges nettes d'exploitation
DDR	demande de renseignements
EERH	Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, pour le Québec
HOSSM	Hydro One Sault Ste. Marie
IC	Indice de continuité
IF	indisponibilités forcées
IFD	indisponibilités forcées dues aux défaillances
IMQ	Indice de maintien de la qualité du service
IPC	indice des prix à la consommation
MALT	mises à la terre
MES	mises en service
MGA	modèle de gestion des actifs
MRI	mécanisme de réglementation incitative
MTÉR	mécanisme de traitement des écarts de rendement
NERC	North American Electric Reliability Corporation
OASIS	Open Access Same-Time Information System
Ofgem	Office of Gas and Electricity Markets, au Royaume-Uni
PSE	Power System Engineering, Inc.
PMF	productivité multifactorielle
RPTC	remplacement d'un automate de sauvegarde du réseau de transport
SAIDI	Indice de durée d'interruption moyenne du réseau par point de livraison

SAIFI Indice de fréquence moyenne d'interruption du réseau par point de livraison
SCR remplacement des systèmes de conduite du réseau