

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
d'Énergie Brookfield Marketing S.E.C  
(« EBM »)**



---

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1  
D'EBM RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES  
TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

---

TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

1.      **Référence (i) :**      HQT-10, Document 2 (B-0035), p. 8, l. 5 et 6
- Référence (ii) :**     D-2018-125, R-4058-2018, par. 30 et 32
- Référence (iii) :**    Document intitulé « Séance de travail – Présentation de l'évolution du taux de pertes de transport – Hydro-Québec TransÉnergie – 2018-07-11 », p. 5, 7 et 9

**Préambule :**

**Référence (i) :**

*« Le taux de pertes de transport est toutefois sujet à confirmation par le Transporteur à l'automne, une fois que les travaux de revue qu'il a entrepris à ce sujet seront complétés. »*

**Référence (ii) :**

*« [30] La Régie juge que l'impact sur les clients, de manière générale, qu'ils soient de point à point ou de la charge locale, est un enjeu pertinent au dossier tarifaire puisqu'il est susceptible d'entraîner une modification des tarifs de transport approuvés par la Régie. L'examen de ce sujet se fera lorsque les travaux du Transporteur seront complétés.*

[...]

*[32] La Régie prend acte que le Transporteur prévoit confirmer le taux de pertes de transport à l'automne 2018, lorsque les travaux de revue qu'il a entrepris seront complétés. **La Régie ordonne donc au Transporteur de prévoir le dépôt d'une preuve incluant une proposition de modalités de compensation, applicables pour l'année 2018 et les années subséquentes, le cas échéant.** »*

## Résumé des actions

---

Actions	
1	Renforcement de l'équipe responsable de calculer le taux de pertes de transport par l'ajout de ressources pluridisciplinaires.
2	Revue du taux de pertes réel de 2015, 2016 et 2017.
3	Mandat à des ressources spécialisées en contrôle afin d'appuyer le Transporteur dans ses travaux.
4	Identification des pistes d'amélioration et des mécanismes de contrôles additionnels requis.
5	Mise en place des pistes d'amélioration et des contrôles additionnels requis.

[...]

## Conclusion

---

- Hydro-Québec TransÉnergie met actuellement tous les efforts afin :
  - D'utiliser les nouveaux outils développés dans le cadre de l'étude qui permettent de porter un jugement éclairé sur l'évolution du taux de pertes de transport ;
  - D'effectuer la revue du taux de pertes de transport ;
  - D'identifier et implanter les pistes d'amélioration et les mécanismes de contrôle additionnels requis afin de prévenir la récurrence d'une telle situation.

## Résumé des actions

---

Actions	
1	Renforcement de l'équipe responsable de calculer le taux de pertes de transport par l'ajout de ressources pluridisciplinaires.
2	Revue du taux de pertes réel de 2015, 2016 et 2017.
3	Mandat à des ressources spécialisées en contrôle afin d'appuyer le Transporteur dans ses travaux.
4	Identification des pistes d'amélioration et des mécanismes de contrôles additionnels requis.
5	Mise en place des pistes d'amélioration et des contrôles additionnels requis.

[...]

## Conclusion

---

- Hydro-Québec TransÉnergie met actuellement tous les efforts afin :
  - D'utiliser les nouveaux outils développés dans le cadre de l'étude qui permettent de porter un jugement éclairé sur l'évolution du taux de pertes de transport ;
  - D'effectuer la revue du taux de pertes de transport ;
  - D'identifier et implanter les pistes d'amélioration et les mécanismes de contrôle additionnels requis afin de prévenir la récurrence d'une telle situation.

»

### **Demandes :**

- 1.1 En lien avec la référence (i), veuillez indiquer quand cet automne le Transporteur entend confirmer le taux de pertes de transport pour l'année 2019. Veuillez indiquer si cette confirmation sera déposée auprès de la Régie avant l'audience prévue dans le cadre du présent dossier.

### **Réponse :**

- 1 **Le Transporteur poursuit ses travaux de revalidations et prévoit déposer un**  
2 **taux de pertes pour l'année 2019 avant l'audience à la Régie, prévue plus tard**  
3 **cet automne dans le cadre de la présente demande.**

- 1.2 En lien avec la référence (ii), veuillez indiquer quand le Transporteur prévoit avoir complété les travaux de revue et quand il prévoit déposer une proposition de modalités de compensation applicables pour l'année 2018 et les années subséquentes, le cas échéant. Veuillez indiquer si ces travaux et cette proposition seront complétés avant l'audience prévue dans le cadre du présent dossier.

### **Réponse :**

- 4 **Voir la réponse à la question 1.1.**  
5 **Le Transporteur ne prévoit pas pouvoir compléter sa proposition de modalités**  
6 **de compensation applicables pour l'année 2018 et les années subséquentes, le**  
7 **cas échéant, avant l'audience prévue en novembre prochain.**

- 1.3 En lien avec les références (iii) :

- 1.3.1. Veuillez indiquer si le Transporteur a terminé sa révision du taux de pertes de transport réel de 2016. Le cas échéant, veuillez fournir ce taux corrigé.

**Réponse :**

- 1           **Le Transporteur n'a pas terminé la révision du taux de pertes de transport réel**  
2           **de 2016.**  
3           **Voir la réponse à la question 1.1.**

1.3.2. Veuillez préciser et détailler en quoi consiste l'action numéro 1 intitulée « Renforcement de l'équipe responsable de calculer le taux de pertes de transport par l'ajout de ressources pluridisciplinaires ». Le cas échéant, veuillez indiquer l'état d'avancement de cette action. Veuillez également indiquer si cette action sera maintenue afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire (écarts dans le taux de pertes réel de 2016).

**Réponse :**

- 4           **L'objectif du renforcement de l'équipe déjà en place et responsable du calcul**  
5           **du taux de pertes consiste à procéder à une revue des intrants et des**  
6           **équations utilisées pour le calcul du taux de pertes.**  
7           **L'équipe pluridisciplinaire est constituée d'un gestionnaire, de quatre**  
8           **ingénieurs et d'une conseillère spécialisée en analyse. Les principales**  
9           **activités réalisées par ces ressources sont :**  
10
  - revalidation des mises en service ;
  - revalidation des calculs des taux de pertes.  
12           **Les travaux de cette équipe sont en cours et, à terme, une partie de ces**  
13           **ressources demeurera dans l'équipe en charge du calcul du taux de pertes afin**  
14           **de prévenir la récurrence d'une telle situation.**

1.3.3. Veuillez préciser et détailler en quoi consiste l'action numéro 3 intitulée « Mandat à des ressources spécialisées en contrôle afin d'appuyer le Transporteur dans ses travaux ». Le cas échéant, veuillez indiquer l'état d'avancement de cette action. Veuillez également indiquer si cette action sera maintenue afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire (écarts dans le taux de pertes réel de 2016).

**Réponse :**

- 15           **Cette action consiste à revoir en détail le processus de calcul du taux de**  
16           **pertes, avec le soutien de ressources spécialisées en contrôle, afin d'identifier**  
17           **des pistes d'améliorations et des mécanismes de contrôle additionnels à**  
18           **mettre en place.**

1           **Cette révision du processus de calcul est débutée, mais les efforts ont été**  
2           **déployés dans un premier temps afin de pouvoir confirmer le taux de pertes**  
3           **pour l'année 2019.**

4           **À la fin de l'exercice de revue des taux de pertes, le Transporteur prévoit donc**  
5           **poursuivre l'analyse détaillée du processus de calcul du taux de pertes avec le**  
6           **soutien des ressources spécialisées en contrôle, afin d'identifier et d'implanter**  
7           **les outils de contrôle additionnels à mettre en place, ce qui devrait prévenir la**  
8           **réurrence d'une telle situation.**

1.3.4.   Veuillez préciser et détailler en quoi consiste l'action numéro 4  
          intitulée  
          « Identification des pistes d'amélioration et des mécanismes de  
          contrôles additionnels requis ». Le cas échéant, veuillez indiquer les  
          pistes d'amélioration identifiées par le Transporteur et les contrôles  
          additionnels qui seraient requis.

**Réponse :**

9           **L'exercice de revue des taux de pertes effectué par le Transporteur a déjà**  
10          **permis d'identifier des pistes d'amélioration et des mécanismes de contrôles**  
11          **additionnels, parmi lesquels :**

- 12           • **renforcement du processus de notification, lors de changements au**  
13           **réseau entraînant des changements d'équations ;**
- 14           • **renforcement du processus de vérification lors de modifications**  
15           **d'équations ;**
- 16           • **développement et mise en place de mécanismes automatisés afin de**  
17           **s'assurer de l'intégrité du calcul du taux de pertes.**

1.3.5.   Veuillez indiquer si certaines ou l'ensemble des pistes d'amélioration  
          et des mécanismes de contrôles additionnels mentionnés à l'action  
          numéro 4 sont en place à l'heure actuelle.

**Réponse :**

18          **Le Transporteur a déjà mis en place les pistes d'amélioration suivantes :**

- 19           • **renforcement du processus de notification lors de changements au**  
20           **réseau entraînant des changements d'équations ;**
- 21           • **renforcement du processus de vérification lors de modifications**  
22           **d'équations.**

1.3.6.   Veuillez indiquer comment le Transporteur prévoit utiliser l'étude  
          expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel  
          du réseau de transport afin de prévenir la récurrence d'une autre  
          situation similaire (écarts dans le taux de pertes réel de 2016).

**Réponse :**

- 1            **Le Transporteur envisage de maintenir le recours à la méthode de simulation**  
2            **basée sur le modèle réseau, qui a été développée dans le cadre de l'étude, afin**  
3            **d'avoir à sa disposition une autre approche de validation pour porter un**  
4            **jugement plus éclairé sur l'évolution des taux de pertes réels calculés.**

**MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS**

2.            **Référence :            HQT-12,**

**Documents 4 à 6 Demandes :**

- 2.1        Veuillez confirmer que les modifications proposées au texte des Tarifs et conditions de service du Transporteur ne sont que des modifications de forme et de concordance et qu'elles n'affectent ni ne modifient quant au fond la méthodologie pour évaluer la capacité de transfert disponible sur les interconnexions avec les réseaux voisins.

**Réponse :**

- 5            **Le Transporteur le confirme. Comme demandé par la Régie dans la décision**  
6            **D-2017-110, par. 148, il est question de l'arrimage entre l'appendice C des**  
7            **Tarifs et conditions et les normes MOD-001-1a, MOD-008-1 et MOD-029-1a.**

**IMPLANTATION D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE  
(« MRI ») – PHASE 3**

3.            **Référence (i) :            HQT-4, Document 2.1 (B-0013), p. 17 et 18**  
**Référence (ii) :            HQT-4, Document 2 (B-0012), p. 6, l. 13 à 14 et p. 8, l.**  
**27 à 28 Référence (iii) : D-2018-067, R-4011-2017, par. 177 et 178**

**Préambule :**

**Référence (i) :**

*« HQT has prepared this data for the past 10 years, breaking out the actual costs for expenditures included in the I-X component of the MRI formula. These costs include:*

[...]



In preparing this analysis, Concentric made adjustments for items that it felt would have been treated as Y or Z factors under the MRI (i.e., pension costs, capitalized costs to investments, and specifically budgeted items) in order to create a baseline measurement of the I-X component of the formula on a retrospective basis. These expenditures were then compared with inflation, using the Régie’s proposed two-factor inflation measure. Taken together this analysis results in an implied X factor for HQT’s applicable operating costs over this 10-year period.

[...]

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.

**Table 7: Opex Trend Comparisons**

Opex Trend	HQT	Australian TNSPs
Past Decade	0.57%	-0.39%
Most Recent Years	-0.64%	-1.25%

**Table 7: Opex Trend Comparisons**

Opex Trend	HQT	Australian TNSPs
Past Decade	0.57%	-0.39%
Most Recent Years	-0.64%	-1.25%

There are a number of factors involved in the estimation of productivity trends, involving both the data used, methods used to determine the trend, and the time-period analyzed. In the development of industry trends of productivity, it is important to consider multiple-year periods due to the considerable annual fluctuation in results from one year to the next. This is seen both in the HQT and Australian results. In the case of HQT, it is appropriate to consider 2012 as a base year for these purposes. The Régie previously made that determination when considering HQT’s efficiency gains. » (Our emphasis)

**Référence (ii) :**

« Finalement, le Transporteur rappelle que les propositions soumises dans le présent document s’inscrivent dans un ensemble visant à former un tout cohérent et équilibré.

[...]

*Enfin, conformément à la décision de la Régie portant sur la phase 3 du MRI du Distributeur, Concentric ne juge pas nécessaire d'ajouter un Facteur S au Facteur X du Transporteur. »*

**Référence (iii) :**

*« [177] Selon PEG, la détermination du Facteur S doit se faire en fonction de l'efficiencia de l'entreprise au début de son MRI. Plus l'entreprise est inefficiencia, plus la croissance de sa productivité peut et doit être grande. Or, le Distributeur a fait valoir qu'il est une entreprise efficiencia. Bien que la Régie croit que le Distributeur dispose encore d'une marge pour des mesures d'efficiencia, elle ne croit pas nécessaire d'introduire un Facteur S en sus du Facteur X.*

***[178] Pour ces motifs, la Régie détermine la valeur du Facteur S à 0 %.***

**Demandes :**

- 3.1 Concentric Energy Advisors, Inc. (« **Concentric** ») peut-elle confirmer que sa recommandation pour l'établissement d'un facteur X serait de 0,57 % si la Régie en venait à conclure que les résultats passés des dix (10) dernières années du Transporteur relativement à l'efficiencia réalisée au niveau de ses coûts liés à ses activités de base devaient être considérés, au lieu des cinq (5) dernières années?

**Réponse :**

1 **Not confirmed. Concentric's recommendation was not based exclusively**  
2 **on HQT's past five-year performance. Concentric's recommendation also**  
3 **considered the Opex performance of the five Australian transmission**  
4 **companies and the European productivity and benchmarking results. All of**  
5 **these data for transmission networks show costs growing at a pace exceeding**  
6 **inflation, consistent with Concentric's recommendation. Please also see**  
7 **response to Régie 10.4.**

- 3.2 Veuillez indiquer si le Transporteur serait en mesure de nous fournir, pour les 15 dernières années, ses résultats passés relativement à l'efficiencia réalisée au niveau de ses coûts liés à ses activités de base. Autrement dit, veuillez indiquer si le Transporteur possède ces données?

**Réponse :**

1           **Le Transporteur n'est pas en mesure de fournir les données pour les années**  
2           **demandées pour les raisons suivantes :**

3           • **Acquisition des actifs de télécommunications : la Régie a approuvé**  
4           **l'acquisition des actifs de télécommunications à compter du**  
5           **1<sup>er</sup> janvier 2008<sup>1</sup>. Le Transporteur ne peut redresser à cet égard les**  
6           **charges nettes d'exploitation des années antérieures ;**

7           • **Formule paramétrique : l'application de l'approche globale de type**  
8           **paramétrique, incluant ces différents paramètres, fut adoptée par la Régie**  
9           **dans la décision D-2009-015 dans le cadre du dossier tarifaire 2008 du**  
10           **Transporteur (R-3669-2008). Le Transporteur ne possède pas de données**  
11           **pour les années antérieures pour les raisons suivantes :**

12           ○ **Facteur C : l'année 2008 est la première année d'application ;**

13           ○ **Facteur X : l'année 2008 est le début de la démarche d'efficience**  
14           **du Transporteur.**

3.2.1. Dans l'affirmative, veuillez indiquer si le Transporteur est disposé à fournir ces données à Concentric afin que cette dernière puisse indiquer à la Régie, à titre indicatif et afin de l'éclairer dans son jugement, qu'elle serait la détermination du facteur X en ayant recours à la méthode développée par le Dr. Alfred E. Kahn (la « méthode Kahn »).

**Réponse :**

15           **Voir la réponse à la question 3.2.**

3.3       Considérant que pour générer des gains de productivité sur le long terme, l'expectative de la durée de vie d'un MRI doit être la plus longue possible, veuillez indiquer s'il serait plus approprié d'allonger, au-delà des cinq (5) années proposées, la période analysée servant à la détermination du facteur X.

**Réponse :**

16           **Voir les réponses aux questions 3.1 et 3.2. Voir également la réponse à la**  
17           **question 10.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la**  
18           **pièce HQT-13, Document 1.1.**

---

<sup>1</sup> D-2018-019, p.68.

3.3.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

**Réponse :**

1 **Please see responses to EBM questions 3.1 and 3.2, as well as the response to**  
2 **the Régie question 10.4.**

3.4 Dans l'éventualité où le Transporteur n'est pas en mesure de fournir des données historiques pour les 15 dernières années, ou qu'il ne dispose pas de telles données, et considérant le fait que le Transporteur propose un facteur X négatif s'établissant à - 0,60 % en plus d'un facteur C, veuillez indiquer s'il serait approprié d'inclure un « stretch factor » (facteur S) au facteur X du Transporteur afin de pallier à l'absence de données historiques sur le plus long terme.

**Réponse :**

3 **Le Transporteur s'en remet à la position de ses experts sur la question**  
4 **d'inclure ou non un Facteur S.**

3.4.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

**Réponse :**

5 **As discussed above in response to questions EBM 3.2 and 3.3, the Company is**  
6 **unable to provide 15 years worth of historical data for several reasons.**  
7 **Regardless, Concentric does not believe that a stretch factor is the appropriate**  
8 **means to “ compensate “ for this fact. As noted by the Régie in its Decision**  
9 **D-2018-067, the stretch factor is mainly used when the Regulator believes that**  
10 **the regulated firm is able to generate higher productivity than that of its sector**  
11 **of activity.<sup>2</sup> Furthermore, since additional data from which to calculate an**  
12 **implied X factor (i.e., the Kahn method) is not available, it is not possible to**  
13 **determine if the Kahn factor would trend downward or upward. In other words,**  
14 **it is not logical to “ compensate “ through a stretch factor on this premise**  
15 **because the direction and size of the impact of additional data is not known.**

---

<sup>2</sup> D-2018-067, paragraphe 174.

3.4.2. Veuillez concilier la position du Transporteur rejetant l'inclusion d'un facteur S au facteur X négatif du Transporteur avec la position de la Régie dans la décision D-2018-067 qui fixe le facteur S du Distributeur à 0 considérant le facteur X positif à 0,30%. Autrement dit, considérant l'établissement d'un facteur X négatif, ne serait-il pas plus approprié d'inclure un facteur S au facteur X.

**Réponse :**

1           **Le Transporteur s'en remet à la position de ses experts sur la question**  
2           **d'inclure ou non un Facteur S.**

3.4.2.1.       Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

**Réponse :**

3           **Concentric notes that the Régie did not appear to reason in D-2018-067 that a**  
4           **stretch factor of 0.0% was appropriate because the X factor was already**  
5           **positive. Rather, the Régie noted several arguments for or against the**  
6           **inclusion of a stretch factor. The Régie did not appear to take a position on**  
7           **each of these arguments, though she noted the following issues may be**  
8           **relevant to the inclusion of a stretch factor:**

- 9           • **Whether or not the regulator believes the company in question is able to**  
10           **generate higher productivity than that of its sector of activity**  
11           **(paragraph 174) ;**
- 12           • **Whether or not the indexation formula covers only Opex (175);**
- 13           • **Whether or not it is a first-generation MRI (176) ;**
- 14           • **The historical efficiency gains of the company (176) ;**
- 15           • **The efficiency of the business at the beginning of the MRI (177).**

16           **The Régie does not appear to have concluded that the sign of the X factor is**  
17           **necessarily determinative of the need for a stretch factor. Rather, she appears**  
18           **to have concluded that the regulator's judgement with regard the**  
19           **mentioned issues will determine the need for a stretch factor.**

20           **Concentric also notes that other regulators have acknowledged that an X factor**  
21           **may be positive or negative, and an X factor is not unreasonable merely**  
22           **because it is negative.<sup>3</sup> It is also Concentric's opinion that a positive stretch**  
23           **factor is not required merely because an X factor is negative.**

---

<sup>3</sup> See for example, MA DPU Decision 17-05.

3.4.3. En lien avec la référence (ii), veuillez expliquer en quoi la proposition du Transporteur d'établir un facteur X négatif, sans l'inclusion d'un facteur S, tout en ayant un facteur C, forme un tout cohérent et équilibré.

**Réponse :**

1           **Le Transporteur s'en remet à la position de ses experts à propos de**  
2           **l'interrelation qui existe entre les Facteurs X, C et S.**

3.4.3.1.       Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

**Réponse :**

3           **Concentric believes the recommended X factor and stretch factor, along with**  
4           **the Regie's previous determination to exclude capital related revenue**  
5           **requirement from the indexation formula, forms a " coherent and balance**  
6           **whole " because it represents a combination of industry research and**  
7           **transmission company productivity trends with HQT's actual experience.**

8           **Concentric noted in response to EBM question 3.4.2 that other regulators have**  
9           **acknowledged that an X factor may be positive or negative, and an X factor is**  
10           **not unreasonable merely because it is negative.<sup>4</sup> Concentric acknowledges that**  
11           **the Regie expressed concern in its HQD Phase III Decision that only one**  
12           **regulator (Massachusetts) had approved a negative X factor, and expressed a**  
13           **preference for reliance on both expert studies and regulatory decisions when**  
14           **determining an X factor.<sup>5</sup> However, the analysis and research provided by**  
15           **Concentric show that a negative X factor (implying that costs are exceeding**  
16           **inflation) is supported for transmission companies. For example, these**  
17           **negative productivity trends are evidenced in the European E3Grid study,**  
18           **the AER's transmission productivity study, and HQT's 5-year Kahn factor.**

19           **Additionally, as provided in response to OC 4.2, Hydro One Networks' recently**  
20           **filed productivity study for North American transmission companies shows a**  
21           **negative productivity trend.**

---

<sup>4</sup> See for example, MA DPU Decision 17-05.

<sup>5</sup> D-2018-067, paragraph 152.

4. **Référence (i) : D-2018-001, R-3897-2014 Phase 1, par. 285, 295 et 314**

**Préambule :**

**Référence (i) :**

« [285] La Régie constate que l'exclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation en diminuerait de manière importante la couverture. En effet, la couverture de la Formule d'indexation proposée par le Transporteur passerait de 23% à 54% avec l'inclusion de l'amortissement et à 64% avec la seule inclusion du rendement sur la base de arification. L'inclusion de ces deux composantes ferait passer la couverture de la Formule d'indexation à 95%.

[...]  
[...]

*[314] Considérant sa décision d'exclure les Dépenses en capital de l'application de la Formule d'indexation, la Régie est satisfaite du Facteur C proposé par le Transporteur. Elle juge opportun d'intégrer au MRI du Transporteur un facteur pour tenir compte de l'augmentation des CNE liée à la croissance du réseau de transport. En conséquence, la Régie retient le Facteur C proposé par le Transporteur. »*

**Demandes :**

- 4.1 Considérant le fait que le MRI du Transporteur est applicable uniquement aux OPEX, et non aux CAPEX, veuillez indiquer ce qui distingue, d'un point de vue empirique, l'établissement d'un facteur X, d'un facteur C ou d'un facteur S. Autrement dit, veuillez indiquer quelles données sont nécessaires pour déterminer un facteur X, un facteur C ou un facteur S lorsque les CAPEX sont exclus de la formule paramétrique d'un MRI.

**Réponse :**

- 1 **Le Transporteur s'en remet à la position de ses experts à propos de**  
2 **l'interrelation qui existe entre les Facteurs X, C et S.**

4.1.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

**Réponse :**

- 3 **X factor determinations are typically derived from total factor or partial factor**  
4 **productivity studies when there is sufficient data for a valid comparative**  
5 **group. For an Opex related X factor, the required data would include detail on**  
6 **all included operating expenses (representing inputs), and system operating**  
7 **charcteristics, such as peak load, connected generation, or the number of**  
8 **customers served by the system (representing outputs) over a sufficient**  
9 **period for a peer group of utilities. The Kahn method, as employed by**  
10 **Concentric, is an alternative method based on HQT's data.**

1        **The S factor determinations are typically based on the judgement of the**  
2        **regulator and experts about the productivity of the company in question**  
3        **relative to the sector in which it operates.**

4        **The C factors can be calculated in different ways. HQT's proposed C factor**  
5        **takes into account the additional expenses (mainly operation & maintenance**  
6        **costs) in the revenue requirement related to new assets put in service,**  
7        **linked to two specific investment categories (system growth assets and quality**  
8        **improvement assets).**

4.2    Considérant le fait que la formule paramétrique applicable au MRI du  
Transporteur ne couvre qu'environ 23 % du revenu requis du Transporteur et  
exclut les CAPEX, veuillez élaborer sur la pertinence d'inclure un facteur C à  
la formule paramétrique du MRI du Transporteur qui ne tient compte que de  
l'augmentation des CNE liée à la croissance du réseau de transport.

**Réponse :**

9        **Le Facteur C tient compte des charges additionnelles résultant de la**  
10       **croissance du réseau, établies selon la même méthode faisant partie de**  
11       **l'ancienne formule paramétrique pour les charges nettes d'exploitation du**  
12       **Transporteur. Ce Facteur C a été retenu par la Régie en phase 1 dans sa**  
13       **décision D-2018-001<sup>6</sup>.**

14       **Le Transporteur estime que cette question a déjà été débattue devant la Régie.**

4.2.1.    Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

**Réponse :**

15       **The inclusion of a C factor was approved in D-2018-001. Concentric agrees**  
16       **with the Company's position that the C factor takes into account the additional**  
17       **expenses resulting from the growth of the network, established according to**  
18       **the same parametric formula method that the Company's net operating**  
19       **expenses were subject to beginning in 2012.**

---

<sup>6</sup> D-2018-001, paragraphe 314.



5. **Référence :** HQT-4, Document 2, Section 6, p. 14 à 17 et Section 7, p. 18, I. 7 à 14

**Demandes :**

- 5.1 Parmi les facteurs Y proposés par le Transporteur, à savoir le rendement sur la base de tarification, l'amortissement, les coûts liés aux prestations de travail aux investissements, les coûts de retraite et autres régimes et les taxes, veuillez indiquer quels éléments sont susceptibles d'être légèrement corrélés ou marginalement affectés par l'inflation (I) ou par le facteur C.

**Réponse :**

1 **D'emblée, la Régie a déjà tranché sur le traitement de plusieurs éléments de**  
2 **coûts à exclure du premier MRI du Transporteur.**

3 **En effet, la Régie a statué, d'une part, dans sa décision D-2018-001<sup>7</sup> que :**

- 4 • **la combinaison de l'amortissement et du rendement sur la base de**  
5 **tarification ne résulte pas en un lissage semblable à celui observé**  
6 **chez le Distributeur ;**
- 7 • **elle n'est pas convaincue que l'inclusion des dépenses en capital à la**  
8 **formule d'indexation contribuerait à atteindre l'objectif d'allégement**  
9 **réglementaire, ou encore à générer de l'efficience ;**
- 10 • **la poursuite de l'établissement des dépenses en capital en coût de**  
11 **service permettra au Transporteur de poursuivre l'application annuelle**  
12 **du facteur de glissement, qui ne peut s'appliquer sur un horizon**  
13 **pluriannuel ;**
- 14 • **l'élaboration d'un facteur de croissance applicable aux dépenses en**  
15 **capital serait un exercice complexe ;**
- 16 • **elle juge prématuré de donner suite à ses recherches à savoir si**  
17 **un traitement par catégorie d'investissement permettrait l'inclusion**  
18 **de certaines dépenses en capital dans la formule d'indexation,**  
19 **considérant l'absence de données lui permettant de valider cette**  
20 **approche.**

21 **Ces constats ont alors amené la Régie à maintenir les dépenses en capital**  
22 **hors de l'application de la formule d'indexation et de les traiter selon la**  
23 **méthode du coût de service.**

24 **D'autre part, dans sa décision D-2018-067, la Régie a déjà autorisé le traitement**  
25 **du coût de retraite du Distributeur en Facteur Y jusqu'à la fin de son premier**  
26 **MRI et, comme le Transporteur et le Distributeur disposent du même régime de**  
27 **retraite, le Transporteur a demandé un traitement identique en Facteur Y pour**  
28 **son coût de retraite et les autres régimes.**

---

<sup>7</sup> D-2018-001, paragraphes 289 à 295.

1 **Quant aux autres éléments de coûts, pour lesquels la Régie n'a pas encore**  
2 **statué sur leur traitement en exclusions ou en exogènes, le Transporteur a fait**  
3 **valoir, dans la pièce HQT-4, Document 2, comment ces éléments de coûts**  
4 **respectent les critères d'éligibilité établis par la Régie.**

5.2 Parmi les facteurs Z proposés par le Transporteur, veuillez indiquer quels éléments sont susceptibles d'être légèrement corrélés ou marginalement affectés par le l'inflation (I) ou par le facteur C.

**Réponse :**

5 **Voir la réponse à la question 5.1.**

6. **Référence : HQT-4, Document 2, p. 27, Tableau 8**

**Demandes :**

6.1 Veuillez justifier et préciser la position du Transporteur à l'effet d'accorder une pondération équivalente entre la satisfaction du client Hydro-Québec Distribution (12,5%) et la satisfaction des clients de point à point (12,5%).

**Réponse :**

6 **Le Transporteur dessert deux types de clients : le Distributeur à titre de client**  
7 **pour la charge locale et les clients de point à point. Le processus d'évaluation**  
8 **de la satisfaction et les résultats sont présentés à la Régie pour ces types**  
9 **de clients.**

10 **Cette pondération favorise une prise en compte de la satisfaction de tous les**  
11 **clients, nonobstant leur importance en termes de besoins de transport et de**  
12 **revenus.**

13 **Le Transporteur est donc d'avis que la pondération proposée permet de bien**  
14 **mesurer la satisfaction de l'ensemble de ses clients.**

6.1.1. Veuillez expliquer en quoi cette pondération est juste et équitable aux yeux du Transporteur.

**Réponse :**

15 **Voir la réponse à la question 6.1.**

6.1.2. Veuillez expliquer en quoi une pondération de 12,5% accordée à la satisfaction d'un seul client, à savoir Hydro-Québec Distribution, une entité affiliée du Transporteur, est juste et équitable.

**Réponse :**

1 **Voir la réponse à la question 6.1.**

6.2 Veuillez élaborer sur l'opportunité d'accorder une pondération supérieure à la satisfaction des clients de point à point.

**Réponse :**

2 **Le Transporteur est d'avis que la pondération proposée est adéquate pour les**  
3 **éléments référés à la question 6.1.**