

**Réponse du Transporteur  
à l'engagement 10  
(mécanisme de réglementation incitative)**

(Demandé par la Régie de l'énergie)



### **Engagement 10 – Mécanisme de réglementation incitative**

(Demandé par Me Gariepy pour la Régie de l'énergie, 2019-01-17, notes sténo., volume 9, page 26)

Référence : HQT-4, Document 2, p. 53, tableau C2 de l'Annexe C, note de bas de page no. 2

Expliquer pourquoi le Transporteur ne maintient pas le taux du coût de la dette (constant pour un cycle de MRI) et préciser si, effectivement, le maintien du taux du coût de la dette ne permettrait pas aussi d'enlever l'effet taux à cet égard (pour rendre les données davantage comparables).

### **Réponse**

**Comme le Transporteur le mentionne à la note 2 au bas du tableau C-2 en page 53 de la pièce citée en référence, il applique à l'intérieur de chaque cycle le TRCP autorisé de la première année aux autres années de ce cycle, afin d'enlever l'effet taux ce qui permet de rendre les données comparables entre elles au sein d'un même cycle.**

**En effet, comme la Régie a maintenu, à partir de l'année 2014, son TRCP autorisé à 8,2 %, ce qui avait de facto pour effet d'éliminer les effets taux liés au TRCP pour les données des cycles 4, 5 et 6, le Transporteur a dû fixer les TRCP autorisés des cycles 1, 2 et 3, de la façon indiquée au paragraphe précédent, afin de permettre la comparabilité des données au sein de ces cycles.**

**Comme le coût de dette réglementaire applicable au Transporteur durant les années des différents cycles variait annuellement, il ne devenait alors pas nécessaire d'apporter un tel ajustement, considérant que chacun des cycles étudié incorporait un effet taux lié au coût de dette, quel qu'en soit le niveau.**