

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4058-2018

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

**ÉTABLISSEMENT D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION
INCITATIVE ASSURANT LA RÉALISATION DE GAINS D'EFFICIENCE
PAR LE DISTRIBUTEUR ET LE TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ
PHASE 3 DU TRANSPORTEUR**

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

Table des matières

INTRODUCTION	3
1 MRI du Transporteur - Orientations	4
2 Caractéristiques du MRI du Transporteur	8
2.1 Facteur de productivité (Facteur X).....	9
2.2 Facteur de croissance des activités (Facteur C).....	14
2.3 Critères pour l'établissement des Facteurs Y et Z.....	15
2.4 Élément à traiter en exclusions (Facteur Y).....	18
2.5 Éléments à traiter en exogènes (Facteur Z).....	21
2.6 CER afférents aux exclusions, exogènes et pré-MRI.....	24
2.7 Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR).....	25
2.8 Indicateurs de performance et liaison au MTÉR	25
2.8.1 Indicateurs de performance	25
2.8.2 Mesure de la qualité de service et liaison au MTÉR	31
2.9 Clause de sortie	34
2.10 Formule paramétrique relative aux dépenses en capital.....	37
3 Rapport annuel	38
CONCLUSION.....	41
ANNEXE - MRI du Transporteur – Décisions (résumés).....	42

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

INTRODUCTION

1 En Phase 1, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
2 (le « Transporteur » ou « HQT ») a soumis sa proposition de mécanisme de
3 réglementation incitative (« MRI »).

4 Cette proposition était alignée sur les grands constats d'Elenchus Research and
5 Associates (« ERA ») mandatés par la Régie pour effectuer une revue des
6 mécanismes et était basée sur les recommandations de ses experts Concentric
7 Energy Advisers (« Concentric »).

8 La Phase 1 fut conclue par la Décision D-2018-001.

9 En Phase 3, la proposition de MRI du Transporteur est adaptée à ses particularités
10 et à son contexte.

11 La Régie au terme de cette Phase 3, rendra sa décision finale à l'égard des
12 caractéristiques suivantes du MRI du Transporteur :

- 13 • les indices et leur traitement pour l'indexation des salaires et des
14 autres charges (Facteur I) ;
- 15 • le facteur de productivité (Facteur X) ;
- 16 • le seuil de matérialité pour la création et le maintien hors de la formule
17 d'indexation des exclusions (Facteur Y) et des éléments exogènes
18 (Facteur Z) ;
- 19 • les éléments à traiter en Facteur Y et en Facteur Z dont le Z générique ;
- 20 • les modalités de traitement des rubriques Taxes et Coûts de retraite ;
- 21 • la pertinence des comptes d'écarts et de reports (« CER ») ;
- 22 • les modalités du mécanisme de traitement des écarts de rendement
23 (« MTÉR ») ;
- 24 • le choix des indicateurs de performance rattachés à la qualité du service
25 et leurs modalités de liaison au MTÉR ;
- 26 • les modalités d'une clause de sortie ;
- 27 • la proposition d'une formule paramétrique pour les dépenses en capital ;
- 28 • les suivis à intégrer au Rapport annuel.

29 Les propositions, la preuve documentaire et les témoignages du Transporteur
30 concernant les éléments précités sont probants et ce, notamment tel que ci-après
31 exposé.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 MRI du Transporteur - Orientations

1 Le 4 avril 2018, en suivi de la décision D-2018-001 dans le dossier R-3897-2014, le
2 Transporteur a déposé le suivi documentaire intitulé *Études, analyses et rapport*
3 *pour la détermination du Facteur X déposés dans le cadre de l'établissement du*
4 *mécanisme de réglementation incitative du Transporteur*¹.

5 Le Transporteur et ses experts ont également témoigné à l'audience des
6 caractéristiques du MRI du Transporteur qui devraient être développées en tenant
7 compte des objectifs poursuivis, du contexte législatif, réglementaire, commercial et
8 opérationnel propre au Transporteur, tout en privilégiant un modèle simple,
9 d'application ciblée où les gains d'efficience sont possibles.

10 En conformité avec les constats de Concentric, des décisions de la Régie ainsi
11 que des particularités du Transporteur, il est possible de soutenir:

- 12 • Le MRI doit être adapté aux particularités et au contexte du Transporteur :
13 Il n'existe pas de formule unique et clairement définie en matière de MRI ;
14 chaque MRI doit être adapté au contexte et aux particularités de l'entreprise
15 réglementée.
- 16 • Le MRI doit s'associer aux constats et aux décisions antérieures de la Régie
17 (MGA et Stratégie de pérennité).
- 18 • Conforme aux particularités du Transporteur :
 - 19 ○ L'un des transporteurs d'électricité majeur au Canada avec un vaste et
20 complexe réseau comportant des caractéristiques uniques.
 - 21 ○ Réseau de transport vieillissant et hautement sollicité.
 - 22 ○ Structure de coûts dominée par les coûts associés aux investissements.
23 La structure de coûts du Transporteur est fortement axée sur les
24 investissements².
 - 25 ○ Recours au Modèle de gestion des actifs (« MGA ») pour la
26 détermination d'un scénario optimisé d'interventions en pérennité et en
27 maintenance.
- 28 • La Régie, pour la mise en place d'un MRI, et le Transporteur, pour son

¹ La Régie, par lettre du 1^{er} août 2018, a fermé le dossier R-3897-2014 au profit du présent dossier qui en représente la continuité.

² Le rendement sur la base de tarification, l'amortissement et les taxes représentent respectivement 43 %, 33 % et 3 % du coût de service du Transporteur. Les autres coûts sont liés à la prestation du service, dont les charges nettes d'exploitation (« CNE ») qui comptent pour 24 % des revenus requis qui sont composées majoritairement des coûts de masse salariale (14 %) et de charges de services partagés (11 %).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 déploiement, occupent respectivement des rôles de précurseurs en matière
2 de MRI. Cette situation milite en faveur d'une approche ordonnée, prudente
3 et équilibrée afin que les écueils vécus dans d'autres juridictions soient
4 évités.

5 • Conforme aux objectifs de l'article 48.1 Loi :

6 1) L'amélioration continue de la performance et de la qualité du
7 service doit considérer : le contexte d'un réseau vieillissant et
8 fortement sollicité, une sécurité du public et des employés
9 préservée, une fiabilité du réseau et une qualité du service
10 maintenues à des niveaux acceptables dans une perspective de
11 long terme le tout en favorisant une disponibilité de réseau
12 maximisée à l'avantage de la clientèle ;

13 2) Une réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et
14 au Transporteur qui se traduit *en amont*, par l'intégration, à même
15 ses revenus requis de coûts optimisés découlant de la mise en
16 œuvre du MGA notamment, et *en aval*, par l'application d'un
17 terme de 4 ans pour le MRI associé à un MTÉR favorisant le
18 développement de mesures d'efficience ;

19 3) L'allègement réglementaire.

Dossier tarifaire 2017 Décision D-2017-021 (paragraphe 21 à 67) :

21 • Le Transporteur a fait la démonstration qu'il y avait un « décrochage »,
22 en ce que la formule paramétrique, en particulier son facteur de croissance,
23 utilisée pour déterminer le niveau annuel de CNE ne permettait plus de
24 satisfaire les besoins de maintenance du réseau de transport autrement
25 qu'en intégrant des ajustements particuliers.

26 • Le Transporteur a précisé que l'efficience attendue au cours des
27 prochaines années sera essentiellement tributaire de l'application du MGA
28 qui permet d'optimiser l'ensemble des coûts aux investissements et aux
29 charges tout en maintenant la fiabilité attendue du réseau.

30 • La Régie a reconnu, avec les nuances et réserves connues, qu'un budget
31 additionnel en maintenance était requis en 2017.

Dossier tarifaire 2018 Décision D-2018-021 (faits saillants)

33 • La Régie reconnaît que l'analyse coûts-bénéfices de la maintenance
34 additionnelle sur 10 ans est complexe et importante; elle considère concluante
35 la démonstration du retard de maintenance et des besoins du Transporteur.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • Maintenance additionnelle : Autorisation, pour l'année 2018, d'un montant
- 2 de 54 M\$.
- 3 • Budgets spécifiques :
- 4 - Normes CIP.
- 5 - Automatismes RPTC et systèmes SCR.
- 6 - Maintenance conditionnelle prioritaire.
- 7 - Travaux d'inspection des MALT.

8 Dossier tarifaire 2019 faits saillants – Année de base du MRI

- 9 • Le contexte opérationnel du Transporteur est de plus en plus exigeant,
- 10 considérant notamment un réseau très étendu et vieillissant.
- 11 • Le vieillissement du réseau exige des ressources additionnelles en
- 12 maintenance qui sont nécessaires pour continuer à offrir les services de
- 13 transport attendus par la clientèle, en termes de la sécurité du public et des
- 14 employés ainsi que de la fiabilité et de la disponibilité du réseau de transport.
- 15 • Le niveau d'utilisation du réseau est en croissance continue ce qui amenuise
- 16 les plages de retrait disponibles pour effectuer la maintenance.
- 17 • La majorité des actifs de l'appareillage électrique du réseau a dépassé la
- 18 moitié de leur durée de vie, requérant à la fois des investissements en
- 19 pérennité et une intensification des interventions en maintenance de plus en
- 20 plus coûteuses.
- 21 • Le Transporteur, qui demeure préoccupé par l'évolution des indisponibilités
- 22 forcées (IF) et de l'indice de continuité opérationnel, juge essentiel de
- 23 contrôler l'évolution de ces indicateurs. Ainsi, des efforts supplémentaires en
- 24 maintenance sont requis.
- 25 • La stratégie de pérennité, visant à contrôler le risque lié au vieillissement,
- 26 est jumelée avec la stratégie de maintenance visant à contrôler le risque de
- 27 dégradation des équipements. La combinaison de ces deux stratégies forme
- 28 le MGA du Transporteur.
- 29 • Selon les simulations du MGA, le scénario de maintenance adaptée
- 30 est toujours favorisé car il permet de limiter la dégradation du parc
- 31 (risque en maintenance) et donc de maintenir la fiabilité à un niveau
- 32 comparable à celui de 2016. Ce scénario implique par contre une période
- 33 transitoire d'une dizaine d'années où le risque en maintenance sera
- 34 modérément plus élevé que celui de 2016.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • L'arrimage des stratégies de maintenance et de pérennité favorise
2 la minimisation des coûts associés à l'exploitation et à la maintenance des
3 équipements ainsi qu'aux investissements durant le cycle de vie de l'actif
4 (réduction des coûts profitable aux clients se traduit **en amont**,
5 par l'intégration de coûts optimisés aux revenus requis).
- 6 • En audience M. Veci³ s'exprime à l'égard des multiples défis de réalisation de
7 la maintenance ainsi de la sous-réalisation de la maintenance avec les
8 budgets actuels. L'on peut retenir de son témoignage les aspects suivants :
- 9 - Il a exprimé des préoccupations et décrit l'importance ainsi que l'impact
10 de ne pas réaliser 100 % de la maintenance prévue sur le taux de risque
11 simulé et ce, en prenant les taux de réalisation des années 2017 et 2018
12 projetés.
- 13 - Il a témoigné à l'effet qu'en 2018, 29 M\$ supplémentaires par rapport à
14 l'autorisé 2018 seront dévolus à la maintenance par le Transporteur.
- 15 Cette démonstration est probante à l'effet que les sommes octroyées par
16 la Régie jusqu'à maintenant sont insuffisantes afin de réaliser la
17 maintenance préventive nécessaire afin de conserver le réseau du
18 Transporteur en bon état et ainsi contrôler le taux de risque global.
- 19 - Il s'exprime à l'égard d'un retard marqué de maintenance dans les postes
20 en appareillage électrique.
- 21 Le Transporteur est de plus en plus inquiet du vieillissement dans les
22 postes. Le Transporteur ne peut être plus performant sans une réduction
23 de la maintenance corrective, des ZAL et de la réduction des conditions
24 dangereuses (ex : Correction des MALT).
- 25 - Le ratio de la maintenance corrective et préventive qui se situe à 20/80
26 est préoccupant et rapproche le Transporteur de l'effet de spirale.
- 27 - En 2017, l'injection d'une somme supplémentaire de 45 M\$ en
28 maintenance a aidé mais s'est révélée insuffisante. En 2018, les effets
29 perturbateurs et autres impératifs démontrent encore une fois une
30 insuffisance du budget de maintenance.
- 31 - Les budgets demandés en 2019 devraient servir à redresser la situation
32 afin de retrouver un meilleur équilibre et des meilleurs résultats dans le
33 cadre de la maintenance.

³ NS, audience du 26 novembre 2018, volume 3, p. 125 ss.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 – La mise en place d'un nouveau MRI doit permettre de positionner le
2 Transporteur dans un environnement de réussite et non d'échec et ce,
3 afin de préserver la fiabilité du service.
- 4 Dans cette perspective, il n'y a aucun risque pour la Régie à autoriser des
5 budgets supplémentaires en maintenance. Il est clairement démontré que
6 ces sommes seront dépensées, qu'elles feront une différence et qu'elles
7 permettront d'éliminer les retards accumulés en maintenance comme
8 témoigné à l'audience (« back log » de 500 000 heures de travaux de
9 maintenance au pied du poteau, sans logistique et transport).
- 10 – Les sommes supplémentaires permettront au Transporteur de viser
11 l'atteinte de 100 % de réalisation de son plan de maintenance. Les
12 fondations sont en place notamment par l'ajout de nouveaux effectifs, la
13 mise en place du CGAT ainsi que le POC.
- 14 En conclusion, les besoins du Transporteurs sont réels et ont été démontrés à la
15 Régie. Le MRI, y incluant ses caractéristiques, doit être adapté aux particularités et
16 au contexte du Transporteur dont la Régie doit tenir compte.

2 Caractéristiques du MRI du Transporteur

- 17 Sur la base des recommandations de Concentric, le Transporteur a proposé et
18 la Régie a retenu une approche de MRI hybride selon laquelle la composante
19 charges nettes d'exploitation (CNE) des revenus requis est assujettie à une formule
20 de type (I-X) alors que les autres composantes des revenus requis,
21 essentiellement associées aux investissements, demeurent déterminées
22 annuellement selon le processus actuel de détermination du coût de service.
- 23 Cette décision de la Régie reflète la structure de coûts du Transporteur qui est
24 dominée par les coûts associés aux investissements.
- 25 Le Transporteur a retenu les services de Concentric à titre d'experts pour
26 l'assister. Le témoignage de Concentric porte sur l'établissement d'un Facteur X,
27 la clause de sortie et l'identification de formules paramétriques pour
28 l'établissement des dépenses en capital utilisées dans d'autres juridictions.
- 29 Le Transporteur soumet que ses propositions tiennent compte des orientations
30 et décisions rendues par la Régie dans le cadre de la Phase 1 du dossier
31 R-3897-2014 et la décision D-2018-067 de la Phase 3 du dossier du Distributeur
32 pour les caractéristiques identiques, tel que ci-après décrit.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

2.1 Facteur de productivité (Facteur X)

1 Dans sa décision D-2018-001, la Régie mentionne que la détermination du
2 Facteur X sera faite sur la base d'une méthode fondée sur le jugement⁴.

3 En suivi de la décision précitée, dans le dossier R-3897-2014, le Transporteur a
4 déposé le document intitulé : *Études, Analyses et Rapport pour la détermination du*
5 *Facteur X* déposé dans le cadre de l'*Établissement du mécanisme de réglementation*
6 *incitative du Transporteur* (MRI)⁵. Ce document présente le contexte opérationnel du
7 Transporteur face au vieillissement de ses actifs ainsi que sa stratégie d'efficience
8 permettant l'optimisation de l'ensemble de ses interventions sur son réseau, tant aux
9 investissements qu'en maintenance.

10 Le Transporteur s'en remet à la recommandation des experts de Concentric pour
11 établir son facteur de productivité X.

12 Concentric recommande un Facteur X de -0,6 % pour le Transporteur dans son
13 rapport d'expertise⁶ sur les caractéristiques de son MRI. Ses recommandations se
14 basent, d'une part, sur les résultats de productivité X implicites mesurés au niveau
15 des coûts d'exploitations (qui seront assujettis à la formule d'indexation) évalués
16 avec la méthode Kahn et, d'autre part, sur son rapport de recherche, comprenant un
17 survol international de différents MRI appliqués à des entreprises de services publics
18 de transport d'électricité.

19 Selon Concentric, ce facteur d'efficience traduit le changement de tendance observé
20 dans les coûts d'exploitation du Transporteur au cours des cinq (5) dernières années
21 par rapport à la période antérieure à 2012, soit la période 2008-2012, en plus d'être
22 cohérent avec le changement de tendance observé dans les coûts d'exploitation
23 pour les entreprises de transport d'électricité en Europe et en Australie, tel
24 qu'indiqué dans son rapport de recherche.

25 Ce changement de tendance observé dans les coûts d'exploitation du Transporteur
26 a été questionné par la Régie en demande de renseignements⁷. En effet, la Régie
27 souhaitait savoir si les prévisions des coûts reliés aux dépenses d'exploitation du
28 Transporteur continueront d'augmenter plus vite que l'inflation pendant les quatre
29 prochaines années. En réponse, le Transporteur fait état d'une hausse marquée de
30 ses charges d'exploitation sur la période. Ainsi, comparativement au montant
31 autorisé pour l'année 2018, les CNE du Transporteur sont en hausse de 17,2 M\$ à

⁴ D-2018-001, par. 109.

⁵ R-3897-2014, C-HQT-HQD-0151.

⁶ HQT-4, Doc. 2.1, p. 19.

⁷ HQT-13, Doc. 1.1, réponse 10.3, p. 28.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 l'année de base 2018 et de 43,2 M\$ pour l'année témoin 2019. Les coûts
2 d'exploitation continuent d'augmenter plus rapidement que l'inflation.
3 Le Transporteur conclut sa réponse en affirmant que ses charges d'exploitation
4 évolueront principalement en fonction des besoins identifiés par la stratégie de
5 maintenance, qui sont en fonction des interventions prévues par l'état du réseau et
6 non en fonction de l'inflation.

7 Par ailleurs, questionné en audiences⁸ sur l'opinion formulée par la Régie dans sa
8 décision D-2018-067⁹ à propos de l'absence de considération des décisions des
9 régulateurs dans l'analyse qu'ils avaient produite dans le dossier de MRI du
10 Distributeur, Concentric a affirmé que pour les fins du présent dossier du
11 Transporteur il n'existe aucune décision portant sur la productivité de base dans
12 l'industrie de transport d'électricité s'appliquant au cas de celui-ci. Concentric
13 apporte toutefois quelques précisions en mentionnant l'existence d'une décision du
14 régulateur britannique OFGEM datant de 2012, mais précise qu'elle ne s'applique
15 pas au Transporteur en raison de la différence du modèle utilisé par OFGEM,
16 basé sur des « building blocks », relativement à celui du Transporteur et que,
17 pour des raisons similaires, la décision du régulateur australien AER ne s'applique
18 également pas au cas du Transporteur.

19 Lors des audiences¹⁰, l'expert Lowry a expliqué de quelle façon il a établi sa
20 recommandation pour le Facteur X du Transporteur. Le facteur de productivité de
21 base de +0,2 % qu'il recommande pour le Transporteur provient d'une moyenne
22 arithmétique calculée à partir de quatre (4) données établis sur une longue période :

- 23 • -0,06 % : Productivité de base des CNE provenant des transporteurs
24 australiens à partir des données de la période 2006-2017 ;
- 25 • -0,84 % : Productivité de base des CNE provenant de l'échantillon des
26 48 transporteurs américains (incluant Hydro One Networks Inc dans ses
27 activités de transport (HONI transmission)) utilisés dans l'étude PMF de PSE
28 produite devant l'Ontario Energy Board (OEB) pour le compte de HONI
29 transmission afin d'établir notamment le Facteur X pour les fins de son MRI
30 appelé « Custom Incentive Regulation (CIR) » à partir des données de la
31 période 2004-2016 ;
- 32 • +0,57 % : Productivité du Transporteur réalisée au niveau de ses CNE
33 calculée avec la méthode Kahn sur la période 2009-2017 ;
- 34 • +1,07 % : Productivité de base des CNE de HONI transmission provenant de
35 cette étude PMF de PSE à partir des données de la période 2004-2016.

⁸ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, p.88-93, Contre-interrogatoire de CEA par Me Hamelin (EBM).

⁹ Par. 151-152.

¹⁰ NS, audience du 21 janvier 2019, volume 11, pp. 180-184, Présentation de PEG (AQCIE-CIFQ).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Bien que l'expert Lowry qualifie l'étude PMF de PSE comme étant imparfaite
2 (« *flawed* »), ce dernier utilise quand même certains résultats de celle-ci (-0,84 %
3 et +1,07 %) pour sa recommandation. À cet effet, les experts de Concentric
4 notent dans leur présentation en audiences¹¹ que seules l'efficience passée du
5 Transporteur et les études PMF portant sur une industrie dans son ensemble sont
6 pertinentes et que l'efficience passée d'une autre entreprise, comme c'est le cas
7 avec la productivité PFP des CNE (+1,07 %) provenant d'un échantillon composé
8 d'une seule entreprise individuelle, qu'est HONI transmission, n'est pas appropriée
9 et serait un substitut de faible qualité d'une étude de l'industrie.

10 En contre-preuve¹², l'expert Coyne de Concentric soulève quatre (4) problématiques
11 fondamentales concernant l'approche utilisée par l'expert Lowry de PEG pour
12 justifier sa recommandation de +0,2 % pour le Facteur X du Transporteur. Pour ce
13 faire, l'expert Coyne a passé en revue et remis dans leur contexte chacune des
14 données utilisées dans la moyenne arithmétique de l'expert Lowry. D'entrée de jeu,
15 l'expert Coyne mentionne qu'un poids égal leur a été attribué sans égard à leur
16 applicabilité au cas du Transporteur et que la période de temps 2009-2017 utilisée a
17 ignoré le bris structurel observé dans les CNE du Transporteur à partir de 2012.
18 Comme autres problématiques, l'expert Coyne souligne l'utilisation des données
19 individuelles de HONI transmission et le fait qu'elle fasse également partie de
20 l'échantillon des transporteurs américains. Ainsi, bien qu'il ne préconise pas une
21 approche basée sur une simple moyenne arithmétique et afin d'offrir une perspective
22 différente, l'expert Coyne, en recalculant la moyenne de PEG sur une base
23 adéquate, arriverait à un résultat entre -0,3 % et -0,4 % pour la productivité de base
24 pour le Transporteur. Pour obtenir une base de calcul adéquate :

- 25 • La donnée de -0,06 % devient -0,28 % lorsque est utilisée la productivité de
26 base des CNE provenant des transporteurs australiens obtenue à partir des
27 données de la période 2012-2017 ;
- 28 • La donnée de -0,84 % devient 0,00 % ou -0,26 % lorsque est utilisée la
29 productivité PFP des CNE provenant de l'échantillon des transporteurs
30 américains de l'étude PMF de PSE, en incluant ou non respectivement HONI
31 transmission, à partir des données de la période 2012-2016 ;
- 32 • La donnée de +0,57 % devient -0,64 % lorsque est utilisée la productivité du
33 Transporteur réalisée au niveau de ses coûts d'exploitation, calculée avec la
34 méthode Kahn à partir des données de la période 2013-2017.

¹¹ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp. 29-30, Présentation de CEA (HQT).

¹² NS, audience du 23 janvier 2019, volume 13, pp. 25-27, Contre-preuve de CEA (HQT).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 L'expert Coyne note également en contre-preuve¹³ qu'un des éléments nouveaux
2 affirmé lors de sa présentation par l'expert Lowry fut à l'effet que la croissance de la
3 productivité des CNE était inhabituellement volatile, par rapport à la croissance de la
4 productivité des capitaux ou de la productivité totale, et que selon l'expert Lowry
5 cette situation justifiait l'utilisation de période de temps plus longue pour identifier les
6 tendances de productivité de l'industrie. L'expert Coyne juge que cette affirmation
7 sur la volatilité accrue de la croissance de la productivité des CNE est tout
8 simplement sans fondement et que, au contraire, c'est la raison principale pour
9 laquelle la formule d'indexation du Transporteur ne s'applique que sur ses CNE.,
10 car justement, la volatilité de la croissance de leur productivité est plus faible que
11 celle des CAPEX, tels que démontrés par les deux (2) graphiques de volatilité
12 présentés à l'audience¹⁴.

13 Toujours en contre-preuve¹⁵, l'expert Coyne note qu'un autre des éléments
14 nouveaux avancé par l'expert Lowry, lors de sa présentation, concerne les cibles
15 de productivité des transporteurs australiens et leurs décisions sous-jacentes.
16 L'expert Coyne est d'avis qu'aucune décision, ni aucune citation, n'a été fournie
17 en preuve et qu'aucun de ces éléments n'a été vérifié ou encore n'a pu l'être
18 par Concentric. Qui plus est, l'expert Coyne ajoute que ces cibles de productivité,
19 dans la mesure où elles aient vraiment existé dans ces-dites décisions, ne sont pas
20 des Facteurs X en raison du fonctionnement du modèle australien, mais sont plutôt
21 utilisées pour évaluer les prévisions de « building blocks » de chaque transporteur
22 australien. De l'avis de l'expert Coyne, ces cibles ne sont pas utilisées de la même
23 manière qu'un facteur X l'est dans une formule de type I-X que l'on retrouve dans le
24 type de modèle employé au Québec et demande de ne pas les utiliser pour la
25 détermination du Facteur X du Transporteur ou de leur attacher quelconque poids.

26 Enfin, de l'avis de l'expert Coyne dans sa contre-preuve¹⁶, le dernier des éléments
27 nouveaux et, et ce qui est vraisemblablement la plus grande liberté prise par l'expert
28 Lowry dans son témoignage, réside dans sa preuve sur l'étude PMF produite en
29 Ontario. L'expert Coyne rapporte l'affirmation de l'expert Lowry à l'effet que les
30 études de productivité américaines nécessiteraient un ajustement de cent (100)
31 points de base pour tenir compte des écarts d'inflation entre les États-Unis et le
32 Canada. L'expert Coyne considère que, à sa connaissance, aucune preuve n'a été
33 fournie dans le présent dossier, ni dans aucune autre juridiction, pour étayer cette
34 affirmation. Selon lui, les échantillons d'entreprises américaines sont couramment

¹³ NS, audience du 23 janvier 2019, volume 13, pp. 27-28, Contre-preuve de CEA (HQT).

¹⁴ HQT-14, Doc. 10, p.4.

¹⁵ NS, audience du 23 janvier 2019, volume 13, pp. 28-30, Contre-preuve de CEA (HQT).

¹⁶ NS, audience du 23 janvier 2019, volume 13, pp. 30-31, Contre-preuve de CEA (HQT).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 utilisés au Canada pour estimer la productivité et que pour estimer ce type d'écart,
2 il faudrait une comparaison assez complexe des taux d'inflation entre le Canada et
3 les États-Unis, de la productivité globale des économies canadienne et américaine,
4 ainsi que de la productivité des industries de services publics canadiennes et
5 américaines.

6 Conformément à la décision de la Régie concernant la Phase 3 du MRI du
7 Distributeur, Concentric ne juge pas requis d'ajouter un **Facteur S** au Facteur X
8 proposé par le Transporteur.

9 En réponse à une demande de renseignements¹⁷, Concentric note que, dans la
10 décision D-2018-067, la Régie ne semble pas avoir jugé qu'un facteur S de 0 % était
11 approprié parce que le Facteur X était déjà positif. Selon l'expert Coyne, la Régie a
12 plutôt souligné plusieurs arguments pour ou contre l'inclusion d'un Facteur S et ne
13 semble pas avoir pris position sur chacun de ces arguments, mais elle souligne que
14 les questions suivantes pourraient être pertinentes pour l'inclusion d'un facteur S, à
15 savoir :

- 16 • si le régulateur estime ou non que l'entreprise en question est capable de
17 générer une productivité supérieure à celle de son secteur d'activité
18 (paragraphe 174) ;
- 19 • si la formule d'indexation ne couvre que les CNE (paragraphe 175) ;
- 20 • qu'il s'agisse ou non d'un MRI de première génération (paragraphe 176) ;
- 21 • les gains d'efficacité historiques de l'entreprise (paragraphe 176) ;
- 22 • l'efficacité de l'entreprise au début du MRI (paragraphe 177).

23 Selon Concentric, la Régie ne semble pas avoir conclu que le signe du Facteur X
24 soit nécessairement déterminant de la nécessité d'un Facteur S, mais semble plutôt
25 avoir conclu que le jugement des régulateurs en ce qui concerne les questions
26 susmentionnées déterminera la nécessité d'un Facteur S. Concentric note
27 également que d'autres régulateurs ont reconnu qu'un Facteur X puisse être positif
28 ou négatif, et qu'un Facteur X n'est pas déraisonnable, simplement parce qu'il est
29 négatif. Enfin, Concentric a conclu sa réponse en mentionnant qu'il est d'avis qu'un
30 Facteur S positif n'est pas requis simplement parce qu'un Facteur X est négatif.

31 De plus, questionnés en audience¹⁸ sur la signification du « trendline » négatif de la
32 productivité des CNE dans la méthode Kahn et le lien à faire avec leur
33 recommandation de Facteur X, l'expert Coyne a répondu que, bien que cette

¹⁷ HQT-13, Doc. 4.1, réponse 3.4.2.1, p. 13.

¹⁸ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, p. 135, Contre-interrogatoire de CEA par Me Turmel (FCEI).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 tendance semble suggérer la poursuite de l'évolution baissière de la productivité des
2 CNE après 2017, Concentric a toutefois basé sa recommandation sur la moyenne
3 5 ans des X implicites et estime que si cette tendance baissière se poursuivait,
4 alors ça deviendrait un Facteur S implicite pour HQT.

5 En ce qui concerne la réalisation d'une étude de productivité multifactorielle,
6 ainsi que les différents enjeux liés à l'échéancier et à la nécessité de débattre de la
7 méthodologie en amont de la production de l'étude, les enjeux liés à l'opportunité
8 d'embaucher un ou plusieurs experts pour produire l'étude ou pour déterminer qui
9 serait le meilleur mandant pour l'expertise, le Transporteur réitère les propos tenus
10 principalement lors de l'audience du 16 janvier 2019¹⁹.

11 Le Transporteur doit procéder à la réalisation d'une étude PMF au cours des trois (3)
12 premières années de son MRI. Le Transporteur est en attente d'un signal de la part
13 de la Régie quant à la suite à envisager pour la réalisation de cette étude. Ainsi, il
14 souhaite obtenir de la part de la Régie un alignement quant à la détermination, soit
15 d'une méthodologie applicable pour la réalisation de son étude que les intervenants
16 pourraient par la suite commenter par le biais de leurs propres experts ou, selon le
17 cas, la réalisation de deux (2) études (l'une pour le Transporteur, l'autre pour les
18 intervenants) vraisemblablement élaborées sur la base de méthodologies distinctes,
19 dont la Régie disposerait pour les fins de détermination du Facteur X lors de la mise
20 en place de la seconde génération du MRI du Transporteur.

21 Les échanges sur cette question furent multiples lors de l'audience. Le constat du
22 Transporteur est qu'il envisage conduire sa propre étude PMF et ne pense pas qu'un
23 débat ou des échanges sur la méthodologie amèneront un consensus considérant
24 que chaque expert défendra sa propre méthodologie.

25 En conclusion, sur la base de la recommandation de Concentric et compte tenu de
26 l'ensemble des arguments qui précèdent, le Transporteur maintient sa position à
27 l'effet que la proposition d'un Facteur X de -0,60 % est justifiée.

2.2 Facteur de croissance des activités (Facteur C)

28 Lors de la Phase 1 du présent dossier, le Transporteur a proposé d'intégrer à son
29 MRI un Facteur C afin que la détermination des revenus requis annuels tienne
30 compte des charges additionnelles résultant de la croissance du réseau.
31 Le Facteur C est relié à la croissance du coût des activités de base découlant des
32 mises en service des projets d'investissements des catégories « Croissance des
33 besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

¹⁹ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp.74-81, Contre-interrogatoire de HQT par Me Sarault (AQCIÉ-CIFQ); pp.115-116, Contre-interrogatoire du Transporteur par Me Hamelin (EBM); pp.117-125, Contre-interrogatoire du Transporteur par Me Turmel (FCEI).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Ainsi, le Facteur C entraîne un rehaussement annuel du coût des activités de base
2 assujetti à la formule d'indexation.

3 La Régie s'est montrée satisfaite du Facteur C proposé par le Transporteur.
4 Elle demande toutefois la réévaluation du coût des activités de base estimée par le
5 Facteur C en fonction des mises en services réelles fournies dans le cadre du
6 rapport annuel du Transporteur. Ainsi, le montant correspondant au coût des
7 activités de base incluses dans la formule d'indexation, devra être ajusté en fonction
8 de la valeur des mises en service réelles et ce, dès que les données seront
9 disponibles²⁰.

10 De l'avis du Transporteur, cet ajustement sera effectué à l'année 3 de l'application
11 de la formule d'indexation approuvée par la Régie, tel que mentionné en preuve
12 (pièce HQT-4, Document 2, page 11).

13 Le Facteur C a été retenu par la Régie en Phase 1 dans sa décision D-2018-001
14 (paragraphe 314). Le Transporteur estime que cette question a été débattue et
15 décidée par la Régie.

2.3 Critères pour l'établissement des Facteurs Y et Z

16 La Régie dans ses décisions D-2017-043 et D-2018-001 note que tous les éléments
17 de coûts des revenus requis ne peuvent être intégrés dans une formule d'indexation
18 au motif qu'ils ne peuvent participer à l'atteinte de l'objectif d'efficience ni de
19 permettre la détermination des tarifs justes et raisonnables. La Régie conclut qu'il est
20 nécessaire de traiter certains coûts à l'extérieur de la formule d'indexation. La Régie
21 détermine les critères d'éligibilité de ses coûts, traités en Facteur Y ou Facteur Z.
22 Ces critères sont les suivants :

- 23 • La récurrence des coûts (Facteur Y) ou l'imprévisibilité de l'occurrence de
24 ses coûts (Facteur Z) ;
- 25 • L'imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts ;
- 26 • L'insuffisance ou l'absence de contrôle du Transporteur sur ses coûts ;
- 27 • Un seuil de matérialité, proposé par le Transporteur à 2,5 M\$, tant pour la
28 création que pour le maintien d'un élément de coût à l'extérieur de la formule.

²⁰ En réponse à une question de l'intervenant EBM (pièce HQT-13, Document 4.1, p. 16), le Transporteur précise que le Facteur C tient compte des charges additionnelles résultant de la croissance du réseau, établi selon la même méthode faisant partie de l'ancienne formule paramétrique pour les charges nettes d'exploitation du Transporteur.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Pour les fins de la présente Phase 3, la Régie se prononcera quant à certaines
2 rubriques de coûts à être traitées sous forme d'exclusion. Il s'agit des coûts de
3 retraite, des taxes ainsi que de chacun des comptes d'écart existants.

4 La Régie aura également à se positionner à l'égard du seuil de matérialité applicable
5 pour ses exclusions.

6 Basé sur sa preuve et le témoignage de M. Luc Dubé²¹, le Transporteur maintient
7 que le critère du seuil de matérialité fixé à 2,5 M\$ est conforme et demande à la
8 Régie de l'appliquer pour son MRI.

9 Il résume ainsi, les points argumentaires qui sous-tendent sa position :

10 1. Champ d'application du seuil de matérialité :

11 • La Régie se doit de reconnaître les particularités du Transporteur (le
12 périmètre de la formule). La Régie ne peut se limiter à répliquer le régime
13 réglementaire du Distributeur.

14 • Selon la méthode retenue par la Régie pour le Distributeur, le seuil a été
15 calculé à partir de la base de tarification (« BT ») de celui-ci. Cette méthode
16 peut être applicable pour le Distributeur puisque les éléments de coûts inclus
17 aux revenus requis découlant de la base de tarification (rendement et
18 amortissement) sont intégrés à sa formule d'indexation.

19 • Or, dans sa décision D-2018-001 (page 90), la Régie a déterminé que le
20 rendement sur la BT et l'amortissement sont exclus de la formule
21 d'indexation du Transporteur et seront traités en Facteurs Y. Le Transporteur
22 tient ici à rappeler que le seuil de matérialité ne sera utilisé que pour les
23 éléments de coûts couverts par la formule d'indexation.

24 • Conséquemment, puisque la formule d'indexation ne couvre pas les
25 éléments de coûts découlant de la BT, le Transporteur est d'avis qu'utiliser la
26 même méthode que celle du Distributeur apporterait un biais important et
27 mettrait à risque sa capacité à ajuster ses revenus requis en fonction
28 d'éléments hors de son contrôle.

29 2. Niveau du seuil :

30 • Le Transporteur considère que le montant du seuil de matérialité doit être
31 établi en fonction des éléments couverts par la formule d'indexation et n'a
32 pas retenu le critère sur le risque d'affaires ;

²¹ Pièce HQT-14, Doc. 7, page 4 ss. et NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp. 63-64.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • En effet, dans sa décision D-2018-067, paragraphe 226, la Régie a
2 déterminé que la nature du risque d'affaires importe peu et que le seuil de
3 matérialité devait être identique tant pour les exclusions que pour les
4 exogènes ;
- 5 • Selon le Transporteur, un niveau de 2,5 M\$ permet d'identifier les éléments
6 de coûts pouvant se qualifier à titre d'exclusions ou d'exogènes auquel
7 s'ajoute les critères en lien avec le caractère imprévisible, la récurrence et le
8 contrôle ou non de l'élément de coût ;
- 9 • Le seuil s'applique sur l'élément de coût pour les facteurs exogènes et à la
10 marge lorsque l'élément de coût est lié à un événement imprévisible ou hors
11 du contrôle du Transporteur ;
- 12 • Les critères en lien avec le caractère imprévisible et de récurrence ou non
13 sont les plus difficiles à rencontrer ;
- 14 • Le seuil de matérialité ne sera utilisé que pour les éléments de coûts
15 couverts par la formule d'indexation et représente 0,26 % des éléments
16 couverts (960,8 M\$ dans la présente demande taifaire) ;
- 17 • Selon le régime réglementaire précédant, le seuil de 2,5 M\$ s'appliquait aussi
18 sur les éléments couverts par la formule paramétrique précédente
19 représentant 0,29 % (873,5 M\$ autorisé 2018 excluant prestations de travail).
20 La proposition du Transporteur est donc cohérente avec la situation
21 antérieure.

22 Conséquemment, le Transporteur est d'avis :

- 23 • que le critère sur le risque d'affaires ne doit pas être retenu par la Régie dans
24 sa détermination du seuil de matérialité ;
- 25 • que le seuil de 2,5 M\$ prend en considération le niveau adéquat de revenus
26 requis soit ceux soumis par la formule d'indexation ;
- 27 • qu'il est conforme au seuil qu'il avait proposé dans sa preuve en Phase 1
28 pour les budgets spécifiques ;
- 29 • qu'établir un seuil supérieur à 2,5 M\$ viendrait augmenter le risque
30 réglementaire auquel il fait face soit sa capacité à ajuster ses revenu requis
31 en fonction des événements imprévisibles qui pourraient survenir.

32 Quant au traitement des comptes d'écart, le Transporteur réitère que les comptes
33 d'écart constituent un mécanisme accessoire dont le traitement doit suivre celui de
34 l'élément auquel il se rapporte.

35 Dans la décision D-2018-067 de la phase 3 du MRI du Distributeur, la Régie
36 préconise un examen au cas par cas de toute demande de création de comptes

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 d'écart se rapportant à un élément de Facteur Y ou de Facteur Z autorisé, en
2 fonction du type d'événement visé, de l'importance des variations des coûts
3 autorisés et des coûts réels, ainsi que de la part de risques encourus par le
4 Distributeur et ses clients.

5 Le Transporteur est en accord avec ces éléments de décisions applicables au MRI
6 du Distributeur et demande à la Régie de les appliquer dans le cadre de son
7 propre MRI.

2.4 Élément à traiter en exclusions (Facteur Y)

8 En ce qui concerne les coûts de retraite, la Régie a accepté dans sa décision
9 D-2018-067 du MRI du Distributeur, que l'élément de coûts de retraite soit exclu de
10 la formule d'indexation et traité en Facteur Y associé à un compte d'écart.

11 Puisque le Transporteur et le Distributeur disposent du même régime de retraite et
12 donc de la même volatilité, et que les données historiques du Transporteur
13 dépassent le seuil de matérialité applicable, le Transporteur demande un traitement
14 en Facteur Y pour son coût de retraite, ainsi que le maintien du compte d'écart
15 existant qui lui est attaché. Pour cette même raison, le Transporteur demande à
16 l'instar du Distributeur, l'inclusion du coût des autres régimes dans la formule
17 d'indexation.

18 En ce qui concerne le traitement des taxes²², dans sa décision D-2018-001, la Régie
19 réserve sa décision sur l'inclusion de cet élément dans la formule d'indexation.
20 Elle demande au Transporteur de fournir une preuve de variabilité de cet élément de
21 coût qu'elle appréciera en fonction du seuil de matérialité déterminé.

22 Le Transporteur souligne que cette rubrique de coûts est composée de la taxe sur
23 les services publics ainsi que des taxes municipales et scolaires. Ces taxes (à savoir
24 l'assiette d'imposition des taxes) varient en fonction de l'évolution des actifs qui
25 composent sa base de tarification et non en fonction de la trajectoire dérivée par la
26 formule d'indexation et ce, comme le démontre les variations annuelles décrites à sa
27 preuve (pièce HQT-4, Document 2, tableau IV, page 15).

28 En audience²³, M. Luc Dubé témoigne que les taxes n'évoluent pas selon une
29 formule d'indexation, mais plutôt selon la valeur des actifs. Ainsi, le Transporteur
30 demande un traitement réglementaire identique à celui lié aux dépenses en capital²⁴.

²² Pièce HQT-14, Doc. 7, p. 4.

²³ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp. 56 et 57.

²⁴ Concernant le seuil de matérialité, en réponse à la Régie (pièce HQT-13, Document 1.1, p. 21), celui-ci s'applique sur le montant total de l'élément de coûts à être traité en exclusion, tel que précisé au paragraphe 215 de la décision D-2018-067. Puisque le montant moyen des taxes est de l'ordre de 93 M\$, ce seuil est respecté.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 La capacité du Transporteur d'exercer une influence sur l'évolution des taxes est très
2 limitée puisque celle-ci est conditionnée par l'évolution des actifs mis en services
3 dans sa base de tarification. Soulignons également que les taux de taxation
4 appliqués en fonction de la valeur des actifs découlent de disposition législative hors
5 du contrôle du Transporteur.

6 À partir de ses constats et par cohérence avec la décision de la Régie de maintenir
7 les dépenses en capital hors d'application de la formule d'indexation, le Transporteur
8 est d'avis que les taxes ne peuvent s'inscrire dans la formule et que les taxes se
9 qualifient à titre d'exclusion.

10 Le Transporteur demande également à la Régie de considérer que les coûts liés aux
11 prestations de travail aux investissements²⁵ soient traités à titre d'exclusion.

12 Les coûts reliés aux prestations de travail sont déduits des charges nettes
13 d'exploitation du Transporteur et sont ainsi ajoutés à la base de tarification lorsque
14 les projets auxquels ils se rapportent sont mises en exploitation.

15 Le Transporteur propose que les coûts liés aux prestations de travail aux
16 investissements soient reconnus à titre de Facteur Y, puisque cette rubrique de coût
17 n'évolue pas selon une formule d'indexation mais plutôt selon la nature des projets
18 d'investissements et les besoins du Transporteur, tel que sa preuve le démontre
19 (pièce HQT-4, Document 2, tableau V, page 16).

20 Selon les analyses effectuées, le Transporteur estime que l'inclusion de cette
21 rubrique de coût ne permettrait pas de prévoir les évolutions de ces coûts en
22 fonction des besoins du réseau. Ces coûts évoluent selon la nature des projets et ils
23 rejoignent davantage la rubrique des dépenses en capital pour lesquels la Régie a
24 décidé dans la décision D-2018-001 de les maintenir hors de l'application de la
25 formule d'indexation et de les traiter en Facteur Y selon la méthode du coût de
26 service.

27 Ainsi, le Transporteur est d'avis que les coûts liés aux prestations de travail aux
28 investissements ne peuvent être inscrit dans une formule d'indexation qui ne
29 refléterait pas les fluctuations selon la nature des projets nécessaires à réaliser pour
30 sur le réseau de transport.

31 Le Transporteur soutient que les coûts liés aux prestations de travail aux
32 investissements se qualifient à titre d'exclusion.

²⁵ Pièce HQT-14, Doc. 7, p. 5.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 En réponse aux questions de l'intervenant OC (pièce HQT-13, Document 6.1,
2 page 8), le Transporteur s'est exprimé à l'égard du lien entre les coûts liés aux
3 prestations de travail aux investissements et la nature de ses projets.

4 Le Transporteur précise que les coûts reliés aux prestations du travail représentent
5 une des composantes des coûts liées aux projets d'investissements et que ses
6 projets sont réalisés conjointement avec le groupe Hydro-Québec Équipement.
7 La nature de chaque projet demande une consommation en prestation de travail qui
8 lui est propre. Selon la planification des projets d'investissements, qui peuvent varier
9 d'une façon importante d'une année à l'autre, il y aura un impact important sur le
10 niveau des coûts liés aux prestations de travail aux investissements. Enfin, c'est le
11 nombre d'heures de prestations de travail qui influencent le plus le niveau des coûts
12 aux prestations de travail aux investissements, facteur qui n'est pas pris en compte
13 dans la formule d'indexation.

14 À ce sujet, le Transporteur ajoute que lors de ses dossiers tarifaires annuels, il fera
15 état de l'évolution de ses prestations de travail.

16 Toujours en réponse à l'intervenant OC (pièce HQT-13, Document 6.1, page 8),
17 le Transporteur précise qu'il intervient lors des étapes de mise en route et mise en
18 service des différents projets d'investissements. Ses activités représentent les
19 derniers jalons du cycle de réalisation d'un projet puisque les services
20 d'Hydro-Québec Équipement et des firmes externes interviennent en amont.
21 Ainsi, le Transporteur est dépendant des impondérables d'échéancier ou encore des
22 contraintes opérationnelles auxquelles ses fournisseurs font fassent dans la
23 réalisation des projets. Le niveau des prestations de travail aux investissements est
24 tributaire des événements impactant le réseau comme par exemple l'effet
25 perturbateur de la maintenance corrective qui demande un apport plus important
26 d'heures en maintenance.

27 À la suite du témoignage de M. Luc Dubé²⁶, les aspects suivants sont à retenir
28 concernant les prestations de travail aux investissements :

- 29 • N'évoluent pas selon une formule d'indexation ;
- 30 • Évoluent selon les besoins et ou la nature des projets d'investissement dont
31 la pérennité est dictée par le MGA et les besoins en croissance sont dictés
32 selon les demande des clients et de l'avancement des travaux réalisés par le
33 groupe Hydro-Québec Équipement ou des tiers ;
- 34 • Évoluent selon les heures de prestations aux investissements ;

²⁶ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp. 57 à 59.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • Constituent des intrants dans la détermination des prévisions des
 2 investissements et des mises en service dont les impacts de celles-ci seront
 3 déterminés selon le coût de service ;
- 4 • Cohérence avec la décision de la Régie D-2018-001 d'exclure les dépenses
 5 en capital de la formule d'indexation.

6 Concernant la proposition de la FCEI²⁷ de créer un CER pour les prestations de
 7 travail aux investissements, le Transporteur est en désaccord. Lors de son
 8 témoignage, M. Luc Dubé mentionne²⁸ :

- 9 • Un CER peut être un frein à des mesures d'efficience ;
- 10 • La création d'un CER n'influence pas la façon dont le Transporteur gère son
 11 parc d'actifs et ses interventions. Les stratégies du Transporteur sont
 12 déterminées selon le modèle de gestion des actifs. Le modèle de gestion des
 13 actifs est primordial dans les opérations du Transporteur et ultimement pour
 14 assurer une qualité de service et ne vise pas à capitaliser davantage afin de
 15 générer des excédents de rendement.

2.5 Éléments à traiter en exogènes (Facteur Z)

16 Le Transporteur devra faire face au cours de l'année 2019 et subséquentes à des
 17 coûts spécifiques, non récurrents, de nature « imprévisible » qui ne font pas partie
 18 de ses activités de base. Il soumet les éléments suivants pour qu'ils puissent être
 19 traités en exogènes :

- 20 • Coût ponctuel lié au remplacement d'un automatisme de sauvegarde du
 21 réseau de transport et remplacement des systèmes de conduite du réseau
 22 (RPTC et SCR) ;
- 23 • Coût ponctuel lié au diagnostic et au correctif requis à la mise en conformité
 24 des mises à la terre (MALT) ;
- 25 • Coût ponctuel des travaux relatifs à l'implantation et des normes de
 26 protection d'infrastructure de la NERC (CIP).

27 Le Transporteur considère que les coûts liés aux normes CIP, qu'il propose de traiter
 28 en exogènes, sur lesquels il exerce peu de contrôle tant en terme de valeur qu'en
 29 terme d'échéancier de réalisation et qu'ils ne font pas partie de son processus

²⁷ Lors de son témoignage, M. Antoine Gosselin en réponse à une question de la Régie, a mentionné que les prestations pourraient être traités en Facteur Y même si on leur adjoint pas un CER; voir NS, audience du 22 janvier 2019, page 165: « *Je vous dirais qu'on n'a pas de préférence forte. Probablement un penchant quand même pour le facteur Y, légèrement. Oui* ».

²⁸ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, pp. 30 à 36 et p. 145.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 normal de planification. Il s'agit donc d'exogènes, qui répondent aux critères
2 d'éligibilité applicables.

3 En ce qui concerne les coûts, non récurrents découlant des projets d'automatismes
4 RPTC et SCR ainsi qu'à la mise en conformité des MALT, le Transporteur estime
5 qu'ils se qualifient à titre d'exogènes.

6 À la suite du témoignage de M. Luc Dubé²⁹, les aspects de non récurrence qui sont à
7 retenir :

- 8 • Dans la décision de la phase 1, la Régie mentionne que le Transporteur peut
9 demander des coûts non récurrents à titre de Facteur Z³⁰;
- 10 • Maintenir des coûts non récurrents dans la formule d'indexation sur la
11 période du MRI engendrerait un biais.

12 Le Transporteur soutient que les coûts non récurrents liés à ses projets ainsi qu'aux
13 normes CIP (pour la partie non récurrente), se qualifient à titre d'exogènes.

14 Afin de capter l'impact des événements imprévisibles, le Transporteur demande la
15 création d'un Facteur Z générique et d'un compte de neutralisation³¹ applicable pour
16 son MRI.

17 Ainsi, le Transporteur peut dans le cours de ses activités de base faire face à des
18 événements imprévisibles pour lesquels, à défaut de traitement en Facteur Z,
19 il n'aurait aucun moyen de récupération des coûts occasionnés sur la durée du MRI.

20 La nature imprévisible réfère ici à un événement dont le Transporteur ne pouvait
21 prévoir l'occurrence (hors de son contrôle) mais aussi par un événement dont le
22 Transporteur n'a pu intégrer des coûts au moment de l'établissement des revenus
23 requis pour la détermination des tarifs des services de transport.

24 Le Transporteur pourrait être amené à demander l'examen par la Régie de certains
25 événements à titre d'exogènes (Facteur Z) dans la mesure où des coûts liés à ces
26 événements imprévisibles excèdent le seuil de matérialité déterminé par la Régie.

27 Un événement imprévisible engendre inévitablement un délai réglementaire entre le
28 moment du constat de l'événement, l'évaluation de ses impacts, la rédaction de
29 l'argumentaire en support au dépôt d'une demande à la Régie. Afin de faciliter le
30 processus d'examen par la Régie de cette situation, le Transporteur propose de
31 créer un Facteur Z générique qui comptabilise tout impact, débiteur ou créditeur,
32 découlant d'un tel événement imprévisible.

²⁹ NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp. 59 à 61.

³⁰ D-2018-001, par. 210.

³¹ Pièce HQT-14, Document 7, p. 7.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Le Transporteur propose d'associer à ce Facteur Z générique un compte de
2 neutralisation lorsque l'impact d'une année donnée n'a pu être intégré dans
3 l'établissement des revenus requis pour la détermination du tarif.

4 Le Transporteur, de façon systématique et dès que l'impact d'un événement
5 imprévisible excède le seuil de matérialité fixé par la Régie comptabilisera l'impact
6 dans le Facteur Z générique tout en informant la Régie. Ce Facteur Z générique
7 agira à titre de véhicule pour capter les impacts, jumelé au compte de neutralisation,
8 et sera par la suite examiné par la Régie dans le prochain dossier tarifaire.
9 À ce moment, la Régie pourra donc se prononcer au cas le cas, sur la qualification à
10 titre d'exogènes des coûts comptabilisés dans le compte et sur la pertinence et les
11 modalités de disposition du compte de neutralisation.

12 En réponse à une demande de renseignements de la Régie (pièce HQT-13,
13 Document 1.3, page 33), le Transporteur indique la mécanique qu'il envisage pour
14 l'application du facteur Z générique. Ainsi le Transporteur entend informer par lettre
15 de son intention de présenter dans un prochain dossier tarifaire un Facteur Z qui
16 comptabiliserait tout impact, débiteur ou créditeur, découlant d'un événement
17 imprévisible. Le cas échéant, un compte de neutralisation s'appliquerait pour des
18 données lorsque les coûts n'auraient pu être intégrés dans l'établissement des
19 revenus requis. Toutefois, dans le cas où des enjeux spécifiques nécessiteraient un
20 examen particulier, le Transporteur propose le maintien du processus actuel, soit le
21 dépôt de dossiers distincts à la Régie. À titre d'exemple les dossiers relatifs aux
22 modifications de référentiel comptable, ou les projets majeurs d'envergure, feront
23 l'objet de dossiers spécifiques.

24 Toujours en réponse à la demande de renseignements de la Régie (pièce HQT-13,
25 Document 1.3, page 34), le Transporteur considère que l'envoi d'une lettre à la
26 Régie permettrait de l'informer adéquatement et plus rapidement de son intention de
27 présenter un Facteur Z dans sa prochaine demande tarifaire, que s'il avait déposé
28 une demande accompagnée d'une preuve au soutien allégeant ainsi le processus
29 réglementaire en place.

30 Également en réponse à la Régie (pièce HQT-13, Document 1.3, page 34),
31 le Transporteur précise que le Facteur Z générique vise à alléger le traitement
32 réglementaire en permettant au Transporteur de refléter, comptabiliser et suivre les
33 coûts issus d'un événement imprévisible et ce jusqu'à sa présentation à la Régie.
34 Cette nouvelle pratique réglementaire permettrait de cumuler les coûts associés à
35 l'événement imprévisible dès sa naissance puisque cette pratique sera en vigueur en
36 reconnue par la Régie. Ainsi, la date d'application (rétroactivité) ne constituerait plus
37 un enjeu. Il permettrait à la Régie d'axer les débats sur la reconnaissance de
38 l'événement à titre de Facteur Z à des fins ainsi le processus réglementaire.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Enfin, en réponse à la Régie (pièce HQT-13, Document 1.3, page 35),
2 le Transporteur confirme que le facteur générique et le compte de neutralisation
3 permettront de remplacer les demandes de comptes d'écarts qui surviennent en
4 cours d'année pour capter l'impact des coûts qui n'ont pas été considérés lors de
5 l'établissement des revenus requis.

6 En audience³², M. Luc Dubé témoigne que le Facteur Z générique :

- 7 • Serait un principe réglementaire permettant de cumuler à partir du jour 1,
8 les coûts qui devraient être engagés ;
- 9 • Permet d'éviter de débattre sur le moment que les coûts devraient être
10 cumulés ;
- 11 • Ne s'agit pas d'un transfert de risque ;
- 12 • Conserve à la Régie son plein droit d'examen et d'autorisation.

13 Le Transporteur demande donc à la Régie de créer un Facteur Z générique afin de
14 capter tout impact débiteur ou créditeur découlant d'un événement imprévisible
15 rencontrant le seuil de matérialité et d'y adjoindre un compte de neutralisation
16 lorsque l'impact d'une année donnée n'a pu être intégré dans l'établissement des
17 revenus requis.

18 En conclusion, l'un des objectifs de la proposition en est un d'allégement procédural
19 permettant notamment d'éviter les délais inhérents à la procédure et de permettre à
20 la Régie d'y associer le système positif d'approbation qu'elle préconise.
21 Le Transporteur est convaincu que cette piste d'allégement est désirable et
22 considérera positivement toute bonification ou indication de la Régie à cet égard.

2.6 CER afférents aux exclusions, exogènes et pré-MRI

23 En ce qui concerne, le CER afférents aux exclusions, le Transporteur propose le
24 maintien du CER relatif aux coûts de retraite selon ses modalités de disposition
25 actuelle.

26 En ce qui concerne les CER afférents aux exogènes, le Transporteur identifie le
27 projet remplacement des SCR de Transport à l'occasion duquel il demande à la
28 Régie d'autoriser la création d'un CER pour y comptabiliser tous les coûts qui
29 n'auront pu être refléter dans les revenus requis au moment opportun en considérant
30 le MRI qui lui est applicable.

31 Ce CER se traduira par un compte de neutralisation, relié au Facteur Z générique
32 proposé par le Transporteur.

³² NS, audience du 16 janvier 2019, volume 8, pp. 61 et 62 ainsi que pp. 127 et 130.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 Quant au CER pré-MRI le Transporteur propose de solder les CER suivants :
- 2 • Compte d'écart relatif aux modifications à l'ASC 715 (fin d'amortissement
 - 3 2019) ;
 - 4 • Compte de frais reporté relatif aux disjoncteurs PK (fin d'amortissement
 - 5 2021).

6 Le Transporteur est d'opinion que les montants ainsi versés aux revenus requis,
7 de même que tout montant qui serait ultérieurement versé aux revenus requis
8 à l'égard d'un de ses CER qui serait maintenu au-delà de l'année tarifaire 2019,
9 ne devrait pas être intégré à la formule d'indexation.

10 Le Transporteur propose également le retrait de deux (2) comptes d'écart, soit celui
11 concernant les frais relatifs aux mises en service de projets non autorisés ainsi que
12 celui relatif aux pénalités liés aux services complémentaires (pièce HQT-4,
13 Document 2, page 21). Cette proposition de retrait permettra de limiter le nombre
14 d'éléments à suivre à l'extérieur de la formule et ainsi de favoriser l'allègement
15 réglementaire.

2.7 Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR)

16 Tel que mentionné dans sa preuve (pièce HQT-4, Document 2, page 23), le MTÉR
17 du Transporteur découle de la décision D-2014-034 de la Régie.

18 Le Transporteur propose le maintien du MTÉR actuellement en vigueur et ce pour la
19 durée de son MRI.

2.8 Indicateurs de performance et liaison au MTÉR

2.8.1 Indicateurs de performance

20 La Régie considère que l'atteinte de cibles pour les indicateurs de performance doit
21 être une condition préalable au partage des excédents de rendement.

22 En regard des indicateurs de performance, la Régie indique dans la décision
23 D-2018-001, paragraphes 155-156, que l'établissement d'un MRI a pour but d'inciter
24 le Transporteur à une plus grande efficacité sans toutefois porter atteinte à la qualité
25 du service et que l'atteinte de cibles pour les indicateurs de performance doit être
26 une condition préalable au partage des excédents de rendement.

27 Lors de l'audience, Mme Wahiba Salhi s'exprime comme suit à cet égard :

28 « Il est clairement énoncé dans les décisions de la Régie que le but du MRI est
29 d'inciter le Transporteur à faire de l'efficacité, bien évidemment, sans porter
30 atteinte à la qualité de service. [...]

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 *Ce qui est aussi un autre élément qui a été établi, c'est que le partage des*
 2 *écarts de rendement, lui, est conditionnel au maintien de la qualité de*
 3 *service. [...]*

4 *Et bien évidemment, pour pouvoir la mesurer cette qualité de service là, ça*
 5 *nous prend des indicateurs de performance pour pouvoir capter si, oui ou non,*
 6 *la qualité de service a été maintenue ou pas. Ça, c'est le premier volet du cadre*
 7 *réglementaire. »³³*

8 *« Puis je reviendrai aussi sur la notion d'amélioration versus le maintien de la*
 9 *qualité du service au sens du Transporteur dans son propre contexte à lui. Je*
 10 *ne referai pas la première partie de l'audience de ce dossier-ci, mais on a saisi*
 11 *la Régie, on l'a informée depuis plusieurs années qu'on a un réseau vieillissant,*
 12 *qu'on a choisi une stratégie de maintenance qui fait en sorte qu'on a une*
 13 *pression sur nos charges d'exploitation parce que qu'on a lissé des*
 14 *investissements puis on a mis plus d'emphase sur la maintenance. Pour nous,*
 15 *dans ce contexte-là, le maintien est déjà un défi. Le maintien de la qualité du*
 16 *service... Dans le contexte où le Transporteur vit déjà avec un réseau*
 17 *vieillissant, avec une stratégie qu'il a lui-même choisie et adoptée par la Régie*
 18 *qui était de lisser les investissements pour maintenir, pour avoir un impact*
 19 *moins élevé sur les tarifs de nos clients, on se retrouve dans une situation où la*
 20 *pression de maintenir et de gérer un réseau vieillissant.*

21 *Maintenir la qualité dans ce contexte-là, pour nous, c'est déjà un très grand défi*
 22 *puis je ne dirai pas, entre guillemets, « c'est comme de l'amélioration » parce*
 23 *qu'on va gérer un réseau plus vieillissant avec les mêmes montants. [...]*

24 *Alors, oui, en termes de calibrage, en termes d'un MRI vu de façon globale*
 25 *avec les différents éléments qui le composent et les différentes caractéristiques*
 26 *de ces éléments-là, oui, on cible une amélioration. Mais à même le MTÉR... Le*
 27 *MTÉR, c'est pour s'assurer de ne pas générer des gains d'efficience en*
 28 *détériorant la qualité du service. »³⁴*

Choix et pondération des indicateurs

30 *En ce qui concerne le choix des indicateurs, la Régie favorise des indicateurs*
 31 *rattachés à la qualité du service. Elle indique que les indicateurs présentés par le*
 32 *Transporteur doivent s'inspirer de ceux utilisés actuellement dans le cadre des*
 33 *dossiers tarifaires et dont l'historique est connu afin de bien calibrer les cibles.*

³³ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, pages 189-190.

³⁴ NS, audience du 18 janvier 2019, volume 10, pages 225-227.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 La Régie dans sa décision D-2018-001, demande que les indicateurs couvrent les
2 champs d'interventions suivants ;

- 3 • Fiabilité du service ;
- 4 • Disponibilité du réseau ;
- 5 • Sécurité du public et des employés ;
- 6 • Satisfaction de la clientèle.

7 Le Transporteur a revu les indicateurs présentés dans le cadre des demandes
8 tarifaires antérieures. Les indicateurs qu'il retient sont sous son contrôle en lien avec
9 sa mission de base et facilement mesurables.

10 Pour assurer une juste mesure de la qualité du service rendue, le Transporteur a
11 retenu un nombre restreint d'indicateurs, soient ceux les plus pertinents avec les
12 rubriques pré-identifiées avec un historique d'utilisation chez le Transporteur, tout en
13 étant complémentaires les uns avec les autres.

14 Afin de valablement considérer l'importance réciproque des champs d'interventions
15 retenus par la Régie, le Transporteur propose une pondération égale de 25 % pour
16 chacun des champs³⁵.

17 En ce qui concerne la fiabilité du service, le Transporteur propose deux (2)
18 indicateurs soit celui du nombre de pannes et d'interruptions planifiées, ainsi que
19 l'indicateur d'indice de continuité opérationnel (IC-opérationnel) normalisé. Ces deux
20 (2) indicateurs sont fiables et permettent d'avoir une vision globale de l'expérience
21 du client en lien avec la fiabilité du service du Transporteur.

22 Le Transporteur propose une même pondération pour ces deux indicateurs.

23 Dans le cadre du MRI, pour tenir compte d'indicateurs de performance le plus
24 possible sous son contrôle, le choix du Transporteur a été porté sur
25 l'IC-Opérationnel³⁶. Le Transporteur a considéré l'IC-Opérationnel normalisé afin
26 d'exclure tout événement majeur et ainsi révéler les tendances des opérations
27 quotidiennes.

28 Le Transporteur considère la normalisation de l'indicateur IC-Transport depuis 2013.
29 Ce n'est qu'en 2017, qu'un événement s'est qualifié aux critères de la norme utilisée

³⁵ En réponse à une question de l'intervenant AQCIE-CIFQ (pièce HQT-13, Document 3.1.1, page 14), le Transporteur précise que l'objectif du MRI étant de l'inciter à une plus grande efficacité sans toutefois porter atteinte à la qualité du service. Le Transporteur estime que le maintien de la qualité du service doit se vérifier dans chacun des champs d'interventions. Le Transporteur est d'avis que les quatre (4) champs d'interventions retenus par la Régie permettent d'évaluer globalement la qualité du service (fiabilité, disponibilité, sécurité et satisfaction).

³⁶ L'indicateur IC-Transport est composé de l'IC-Opérationnel et de l'IC-Autres.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 dans la partie IC-Autres de l'IC-Transport. Les valeurs historiques de l'IC-
2 Opérationnel avant et après normalisation sont donc équivalentes. Ainsi, les
3 résultats futurs de l'indicateur IC-Opérationnel dans le cadre de l'évaluation du
4 maintien de la qualité du service se compareront adéquatement aux résultats
5 historiques.

6 En ce qui concerne la disponibilité du réseau, le Transporteur propose l'indicateur
7 indisponibilité forcée (IF). Une indisponibilité forcée correspond à un événement
8 créant une indisponibilité imprévue d'un emplacement d'exploitation causant son
9 retrait du réseau. Cet indicateur intègre l'ensemble du réseau y incluant les
10 interconnexions. Cet indicateur traduit donc la réalité complète du réseau du
11 Transporteur quant à la disponibilité totale de ses actifs.

12 L'indicateur IF est un précurseur de la qualité de service et il couvre les processus
13 de maintenance et d'exploitation affectant la disponibilité. L'IF offre la meilleure vue
14 globale de la disponibilité du réseau pour le Transporteur.

15 En ce qui concerne, l'indicateur relié à la sécurité du public et des employés, le
16 Transporteur propose comme unique mesure de sa performance l'indicateur taux de
17 fréquence des accidents.

18 Le Transporteur soumet que cet indicateur est fiable et soutenu par des processus
19 de suivi, de vérification et de diffusion rigoureux. Cet indicateur est largement utilisé
20 et reconnu dans l'industrie.

21 En ce qui concerne la dimension de la satisfaction de la clientèle, le Transporteur
22 souligne qu'il a deux (2) types de clientèle, soit Hydro-Québec Distribution (la charge
23 locale) ainsi que la clientèle de point à point.

24 À fin de mesurer la satisfaction de ses clients, le Transporteur propose l'utilisation
25 des deux (2) indicateurs suivants :

- 26 • Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution ;
- 27 • Satisfaction des clients de point à point.

28 Lors de l'audience, M. Yannick Vennes, s'exprime comme suit à cet égard :

29 « Alors, ces indicateurs de satisfaction servent à s'assurer que les services qui sont
30 rendus par le Transporteur correspondent bien aux attentes et aux besoins qui sont
31 formulés par la clientèle. Et ce sont les seuls véhicules qu'on a aujourd'hui pour
32 mesurer l'appréciation générale de la clientèle et, pour le Transporteur, ce n'est pas
33 moins important, cette appréciation générale, que les autres catégories d'indicateurs

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 *et c'est pourquoi nous continuons de proposer une pondération conjointe de vingt-*
 2 *cinq pour cent (25 %). »³⁷*

3 Considérant la complémentarité de ses deux (2) indicateurs quant à une juste
 4 mesure de la satisfaction de l'ensemble de la clientèle à l'égard de la qualité du
 5 service le Transporteur propose une pondération égale pour chacun des deux
 6 indicateurs³⁸.

7 Le Transporteur est d'avis que la pondération proposée permet de bien mesurer la
 8 satisfaction de l'ensemble de ses clients.

9 *« Pour ce qui est de la pondération relative des deux indicateurs de satisfaction de la*
 10 *clientèle, alors le Transporteur pense qu'il est raisonnable d'assigner une*
 11 *pondération égale aux deux indicateurs et que, au contraire, ça ne serait pas*
 12 *approprié de réduire la proportion ou le poids qui est donné aux clients HQD dans le*
 13 *total de ce champ d'interventions là. Alors, comme le propose notamment*
 14 *l'intervenant EBM.*

15 *À ce sujet-là, il est important de se rappeler que l'indicateur pour le client HQD est*
 16 *basé en grande partie sur les ententes sectorielles qui ont été convenues entre le*
 17 *Transporteur et le Distributeur dans les années deux mille trois (2003) et deux mille*
 18 *quatre (2004).*

19 *Et que même si l'indicateur ou la méthodologie sur laquelle repose cet indicateur-là a*
 20 *pu varier avec le temps, sur le fond, on mesure les mêmes choses depuis le début*
 21 *des ententes sectorielles, donc ce sont... l'évaluation est basée sur des livrables qui*
 22 *sont concrets, qui sont mesurables et donc c'est très objectif.*

23 *Et de ce point de vue là, on est d'avis que les craintes qui sont formulées par*
 24 *l'intervenant EBM concernant un possible traitement préférentiel de la part du*
 25 *Distributeur ne sont pas fondées et que, de cet effet, bien il ne serait pas approprié*
 26 *de donner un poids moins important au client HQD.*

27 *À l'inverse, en réponse à l'intervenant SÉ-AQLPA, on ne croit pas que ce serait*
 28 *approprié non plus d'utiliser le critère du revenu comme pondération pour les deux*
 29 *indicateurs de satisfaction de la clientèle parce que ça ne... ça ne permettrait pas*
 30 *selon nous une représentation équitable de la clientèle point à point. Celle-ci a des*

³⁷ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, page 199.

³⁸ En réponse à une question de l'intervenant EBM (pièce HQT-13, Document 4.1, page 19), le Transporteur précise qu'il dessert deux (2) types de client : Le Distributeur à titre de client pour la charge locale et les clients de point à point. Son processus d'évaluation de la satisfaction et les résultats seront présentés à la Régie pour ces deux (2) types de clients distinctement. La pondération proposée favorise une prise en compte de la satisfaction de tous les clients nonobstant leur importance en termes de besoin de transport et de revenus générés au Transporteur.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 *attentes et des besoins qui leur sont spécifiques et qui peuvent être distincts de ceux*
2 *de la charge locale. Alors, dans un souci de représenter équitablement l'ensemble de*
3 *la clientèle, on propose d'assigner un poids égal aux deux indicateurs. »*³⁹

4 Tant pour la pondération conjointe de 25 % que pour la pondération relative des
5 deux indicateurs de satisfaction de la clientèle, le Transporteur note que les
6 propositions des intervenants reposent principalement sur une crainte de conflit
7 d'intérêt ou de traitement préférentiel par le Distributeur⁴⁰.

8 Le Transporteur soutient que ces propositions doivent être écartées, et sa
9 proposition acceptée. Le Transporteur a fourni toute l'information pertinente et
10 nécessaire pour permettre à la Régie et aux intervenants de questionner la
11 proposition du Transporteur et de se satisfaire du caractère objectif des indicateurs
12 de satisfaction de la clientèle⁴¹.

Cibles de performance

14 En ce qui concerne les cibles de performance, le Transporteur propose pour chacun
15 des six (6) indicateurs retenus une cible de performance égale à la moyenne des
16 valeurs de l'indicateur observé durant les cinq (5) dernières années, soit de 2013 à
17 2017⁴², à l'exception de l'indicateur des indisponibilités forcées.

18 L'historique de cinq (5) ans est utilisé pour évaluer la qualité du service offerte à la
19 clientèle ce qui permet d'atténuer l'impact de variation conjoncturelle qui pourrait
20 affecter une valeur annuelle. Cette approche est cohérente avec l'analyse des
21 résultats des indicateurs par rapport à l'historique cinq (5) ans effectué dans le cadre
22 des dossiers tarifaires antérieurs.

23 Ainsi, le maintien de la qualité du service au cours de la durée du MRI, se vérifiera
24 par le maintien global des indicateurs à l'intérieur d'une zone de performance
25 acceptable associée à leur moyenne respective, tel que proposé par le Transporteur.

26 La moyenne de chacun des indicateurs servira donc de balise à l'évaluation du
27 maintien ou non de la qualité de service sur la durée du MRI.

28 En ce qui concerne l'indicateur IF, le Transporteur propose l'utilisation de valeur
29 projetée considérant l'évolution à la hausse observée et celle prévue pour les

³⁹ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, pages 199-201.

⁴⁰ Voir, notamment, C-AQCIE-CIFQ-0018, C-EBM-0011, page 18; page 46; C-OC-0008, p. 24; SÉ-AQLPA-0007, page 32.

⁴¹ Voir, en particulier, HQT-13, doc. 4.1.1, réponse 9.1, et les réponses aux engagements 13 et 14 (HQT-15, Documents 3.13 et 3.14).

⁴² Pour pallier l'absence de données résultant de la révision de la Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution en 2016, le Transporteur retient la moyenne de l'indicateur révisé des années 2016 et 2017.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 prochaines années. Dans ce contexte, plutôt que de lier l'évaluation de la
2 performance du Transporteur à une valeur fixée sur la moyenne des années 2013 à
3 2017, le Transporteur propose l'utilisation de valeur projetée.

4 Considérant la corrélation existante entre les IF et le risque de maintenance, le
5 Transporteur propose d'établir des cibles pour les IF proportionnelle au profil
6 d'évolution prévu du risque en maintenance.

7 En utilisant les valeurs historiques des IF et le profil d'évolution futur du risque en
8 maintenance, le Transporteur a été en mesure d'estimer l'évolution des IF
9 correspondant à la stratégie de maintenance adaptée.

2.8.2 Mesure de la qualité de service et liaison au MTÉR

10 En ce qui concerne la mesure du maintien de la qualité du service, la méthode
11 employée par le Transporteur sera réalisée en deux (2) étapes par le biais d'un
12 indice global de maintien de la qualité de service (IMQ), lequel sera fondé sur les
13 six (6) indicateurs de qualité de service précédemment décrit.

14 La première étape du calcul de l'IMQ consiste en une uniformisation des indicateurs
15 en utilisant une méthode qui s'apparente à la technique standardisation en
16 statistique, tel que démontré à la preuve (pièce HQT-4, Document 2, page 28).

17 L'uniformisation est requise en raison de l'utilisation par le Transporteur de données
18 telles que mesurées. Ces dernières ont des niveaux, des volatilités, des échelles et
19 des unités différents. L'uniformisation permet d'avoir des données indépendantes de
20 l'unité de mesure ou de l'échelle choisie. Ainsi les indicateurs peuvent être
21 facilement comparés et utilisés dans une mesure globale. La méthode
22 d'uniformisation utilisée par le Transporteur s'apparente à la technique statistique de
23 standardisation telle que démontrée à la preuve (pièce HQT-4, Document 2,
24 page 28).

25 La deuxième étape pour obtenir l'IMQ consiste à un calcul d'une moyenne pondérée
26 des résultats des indicateurs uniformisés obtenus à la première étape.

27 Le Transporteur est sujet à un MTÉR asymétrique en vertu duquel seuls les écarts
28 de rendement favorables sont partagés avec la clientèle.

29 Pour le partage à survenir à compter de l'année 2019 et suivante, le Transporteur
30 propose de moduler la part des écarts favorables à laquelle il est éligible selon les
31 modalités suivantes :

- 32 • Si l'IMQ est supérieur ou égal à moins 1, le Transporteur conserve l'entièreté
33 de la part à laquelle il est éligible ;

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • Si l'IMQ est inférieur à moins un mais supérieur à moins deux, un point de
2 pourcentage est remis à la clientèle pour chaque centième (0,01) de l'indice
3 en deçà de moins un ;
4 • Si l'IMQ est inférieur ou égale à moins deux, la totalité de la part du
5 Transporteur est remise à la clientèle.

6 La méthode proposée par le Transporteur est une méthode d'évaluation du maintien
7 de la qualité de service d'un point de vue global. Elle respecte ainsi les principes
8 énoncés par le Transporteur au dossier R-3897-2014 et repris dans la décision
9 D-2018-001 de la Régie ainsi que ceux énoncés par la Régie dans la décision
10 D-2017-022.

11 Lors de l'audience, Madame Souktani, s'exprime comme suit à cet égard :

12 « Pour faire cet exercice, nous avons consulté ou pris connaissance de plusieurs
13 dossiers. Entre autres, c'est le dossier R-3897-2014, dans la partie qui est reliée aux
14 indicateurs et leur liaison au MTÉR, que ce soit ceux du Distributeur ou ceux du
15 Transporteur qui sont d'ailleurs repris dans la décision de la Régie D-2018-001 quant à
16 l'utilisation d'un indice global de mesure de la qualité du service. Nous avons
17 également pris connaissance de la décision de la Régie D-2017-022 dans laquelle elle
18 indique que pour les fins du suivi du dossier tarifaire, il est préférable d'utiliser un
19 nombre d'indicateurs limité pertinents, analysés et suivis d'un point de vue global. La
20 méthode que nous proposons, elle traduit notre compréhension de ces éléments-là qui
21 ont... ces principes qui ont dicté notre choix et notre méthodologie»⁴³

22 La méthode proposée par le Transporteur est une méthode simple en termes de
23 calculs, de présentation et d'interprétation de résultats. Elle est objective,
24 puisque aucune intervention subjective n'est requise lors de son application. En ayant
25 recours aux indicateurs tels que mesurés, la méthode proposée est cohérente avec
26 le mode de suivi actuel à la Régie et est ancrée dans l'historique. Elle permet de
27 mesurer le maintien par rapport à un historique récent.

28 Sur le plan conceptuel, la méthode proposée par le Transporteur s'apparente à celle
29 approuvée par la Régie pour Gazifère. Elle est par contre adaptée à la nature des
30 indicateurs utilisés par le Transporteur qui ne sont pas exprimés en % de réalisation
31 comme chez Gazifère.

32 En audience, Madame Souktani, s'exprime comme suit à cet égard :

33 « La méthode qu'on propose présente aussi d'autres avantages puisque c'est une
34 mesure objective qui s'ajuste par elle-même à la variabilité des indicateurs qui

⁴³ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, page 201-202.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 *présentent un faible risque de compensation et qui permet une évaluation globale de*
 2 *l'ensemble des facettes de la qualité de service et qui ne se distingue pas d'un point de*
 3 *vue conceptuel de la méthode proposée par Gazifère, de la méthode approuvée,*
 4 *pardon, pour Gazifère »⁴⁴*

5 Le Transporteur est d'avis que l'utilisation de la variabilité des indicateurs est
 6 importante aux fins de la production d'une mesure globale. La prise en compte, dans
 7 sa méthode de la variabilité des indicateurs en utilisant les écarts types
 8 (l'uniformisation) permet de surmonter le défi que constitue l'établissement de cibles
 9 spécifiques pour les indicateurs notamment volatils et d'éviter le recours à des cibles
 10 fixe et uniformes sans aucune adaptation à la nature des indicateurs. Une
 11 mauvaise calibration des paramètres de l'indice pourrait altérer le suivi de manière
 12 adéquate du maintien de la qualité de service. Tel que l'exprime Mme Souktani :

13 *« Avec la proposition d'une méthode simple objective et qui s'ajuste par elle-même à la*
 14 *variabilité des indicateurs, on évite les conséquences reliées à des choix de cibles et*
 15 *de seuils fixes et on surmonte le défi que pourrait constituer l'établissement de seuils*
 16 *et cibles variables »⁴⁵*

Zone de performance acceptable

18 Pour ce qui est de la zone de performance acceptable, celle-ci est requise compte
 19 tenu de la nature des indicateurs, qui sont utilisés tel que mesurés, de leur volatilité,
 20 et de l'utilisation de cibles égales à la moyenne d'une période de référence de
 21 cinq (5) ans

22 Le Transporteur estime raisonnable le seuil -1 de l'IMQ pour délimiter la zone de
 23 performance acceptable, et ce compte tenu des valeurs historiques des indicateurs
 24 et de leurs interrelations.

25 Le Transporteur n'a pas eu recours à la distribution probabiliste de l'IMQ pour
 26 déterminer le seuil de -1 mais estime que l'écart-type de ce dernier serait
 27 probablement supérieur à 0,5 du fait que les indicateurs ne sont pas parfaitement
 28 indépendants (non corrélés).

29 *« l'écart-type de l'IMQ, si on le connaissait, il ne peut que être supérieur à zéro virgule*
 30 *cinq 0,5 »⁴⁶*

31 En audience, la FCEI (M. Antoine Gosselin) confirme l'acceptabilité d'une variation à
 32 l'intérieur d'un écart-type⁴⁷.

⁴⁴ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, pages 218.

⁴⁵ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, pages 231-232.

⁴⁶ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, page 213.

⁴⁷ NS, audience du 22 janvier, volume 12, page 160 et 162-163.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Le Transporteur soutient qu'une certaine forme de compensation entre les
2 indicateurs existe dans toute méthode d'évaluation globale (chez Gazifère aussi).
3 Cependant, dans sa méthode, la compensation ne présente pas un risque pour
4 l'évaluation du maintien de la qualité de service d'un point de vue global. Le
5 Transporteur a la volonté de fournir un service disponible, fiable et de qualité.

6 En conclusion, en ce qui a trait aux propositions du Transporteur sur les indicateurs
7 de maintien de la qualité du service et liaison au MTÉR, lors de l'audience,
8 Mme Wahiba Salhi s'exprime comme suit :

9 « [...] Je reviendrai seulement pour dire que toutes les propositions qui ont été faites
10 par le Transporteur respectent le cadre établi; que le choix des indicateurs de
11 performance a été fait à partir d'indicateurs qui sont bien établis, qui sont connus par
12 la Régie, qui sont pertinents pour mesurer le maintien de la qualité de service et qui
13 sont aussi complémentaires, sans évidemment qu'ils soient répétitifs; donc, on a
14 essayé d'éviter des indicateurs qui mesurent la même chose.

15 *La méthode pour mesurer le maintien de la qualité de service est simple et*
16 *objective, comme vient de vous le présenter ma collègue. Ce qui est important à*
17 *retenir, c'est que, aussi, en ayant choisi de prendre un historique cinq ans, c'est*
18 *qu'on veut capter la mesure de la performance des cinq dernières années, donc les*
19 *années pré-MRI, pour venir valider si, oui ou non, il y a eu détérioration de la qualité*
20 *de service une fois MRI implanté. Et les modalités de liaison au MTÉR sont en*
21 *accord avec l'objectif d'incitatif au maintien de la qualité comme établi par les*
22 *décisions de la Régie. [...] »⁴⁸*

23 Le Transporteur demande à la Régie d'accepter ses propositions quant à la mesure
24 de la qualité de service et de sa liaison au MTÉR.

2.9 Clause de sortie

25 Dans sa décision D-2018-001, la Régie approuve l'inclusion d'une clause de sortie
26 permettant la révision ou l'interruption du MRI du Transporteur.

27 Pour la détermination des paramètres de cette clause, le Transporteur fait sienne les
28 recommandations des experts de la firme Concentric⁴⁹, à savoir :

- 29 • Déclenchement de la clause advenant un écart de rendement supérieur ou
30 inférieur à 150 points de base par rapport au taux de rendement autorisé de
31 8,2 %, après application du MTÉR et sur une base annuelle ;
- 32 • Fin du MRI, le cas échéant ;

⁴⁸ NS, audience du 17 janvier 2019, volume 9, pages 215-216.

⁴⁹ Voir HQT-14, Document 6, page 13 ss.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • Retour à la réglementation en coût de service jusqu'à ce que le MRI soit
2 réinstaurer par la Régie.

3 Selon l'expert, un MTER doit permettre des variations acceptables des revenus et
4 par conséquent la Clause de sortie à un rôle spécifique et limité à jouer dans le MRI,
5 elle :

- 6 • Doit répondre aux résultats financiers inacceptables, que ce soit pour les
7 clients ou pour les actionnaires⁵⁰;
- 8 • Ne nécessite pas de prédire ce qui pourrait provoquer le déclenchement de
9 la clause de sortie afin de concevoir celle-ci.

10 Ainsi, la conception finale avait été évaluée en fonction de la manière dont la clause
11 de sortie atteignait son objectif vis-à-vis des clients et de l'actionnaire⁵¹ :

- 12 • Elle protège l'actionnaire en reliant le risque des pertes avec des points de
13 base de son rendement⁵²;
- 14 • Mais profite également aux clients et les protège des risques liés aux
15 bénéfices trop élevés⁵³.

16 Concentric explique aussi que la clause de sortie est un test de résultats finaux⁵⁴:

- 17 • Il se concentre sur le résultat final à la fois pour les clients et pour
18 l'actionnaire ;
- 19 • Seuls les résultats post-MTER sont pertinents - à la fois pour les clients et
20 pour l'actionnaire (Les seuils pré-MTER ne sont pas pertinents) ;
- 21 • L'équité veut que la sortie soit symétrique à la fois pour les clients et pour
22 l'actionnaire, tel que l'exprime Concentric (M. Yardley) :

23 « (...) *balance and fairness dictate that customers and shareholders be treated*
24 *equally, again, in post-MTÉR terms.* »⁵⁵

25 Tenant compte de ses éléments, Concentric recommande une clause de sortie de
26 150 points de base en commençant par l'exposition à la baisse du Transporteur car
27 la communauté financière prendra note du seuil de sortie. Un seuil supérieur à
28 150 points de base pourrait avoir une incidence sur la qualité du crédit
29 d'Hydro-Québec et pourrait ainsi nuire à la fois aux clients et aux actionnaires.

⁵⁰ NS, audience du 16 janvier 2019, p. 43 lignes 4-6

⁵¹ *Ibid.*, page 14.

⁵² NS, audience du 16 janvier 2019, p. 43 lignes 8-25.

⁵³ *Id.*

⁵⁴ Voir HQT-14, Document 6, page 15.

⁵⁵ NS, audience du 16 janvier 2019, p. 41-42 lignes 22-3

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Soulignons, qu'un seuil à la hausse de 150 points de base protège également les
2 clients, car ils bénéficieront d'une interruption du MRI.

3 En ce qui concerne un éventuel déclenchement de la clause de sortie, tel que
4 précisé par Concentric, elle devrait entraîner une interruption et une révision du
5 modèle du MRI. Ainsi, un examen de la situation sera essentiel et, selon le cas, il
6 pourra, ou non, être possible de mettre en œuvre rapidement une solution. Pour
7 cette raison, il est approprié d'avoir une méthodologie préétablie de « back-stop »
8 pour s'assurer que les clients aient des tarifs raisonnables en place :

9 *(...) this notion of pausing in the middle, keeping the MRI going, reviewing it as needs to*
10 *be done, really is not practical. You need to have -- in our view, you need to have in mind*
11 *a solution to reset rates (...) but definitely a solution, and we've recommended a return to*
12 *a forecast of revenue requirements based on, you know -- based on the forecast of the*
13 *cost of service.*⁵⁶

14 En ce qui concerne la problématique tarifaire advenant le déclenchement de la
15 clause de sortie, M. Yardley a fourni un exemple pour décrire un problème réel et
16 pratique créé⁵⁷. Soulignons de son témoignage les aspects suivants :

- 17 • Ce problème nécessite une solution afin que les tarifs restent raisonnables et
18 offrent au Transporteur une opportunité équitable de générer son rendement
19 autorisé à tout moment;
- 20 • Ces mêmes considérations pratiques excluent le besoin d'avoir un double
21 seuil à être franchi sur une période de 2 ans avant de déclencher la clause
22 de sortie⁵⁸.

23 Finalement, la proposition de Concentric est conforme aux précédents en vigueur,
24 en particulier lorsqu'elle se concentre de manière appropriée sur les résultats
25 post-MTÉR, et est presque identique à celle de Fortis BC.

26 En ce qui concerne la proposition de PEG, le Transporteur considère qu'elle n'est
27 pas raisonnable notamment en ce qu'elle :

- 28 • Expose le Transporteur et ses clients à un risque extraordinaire et clairement
29 inacceptable ;
- 30 • Est extraordinairement asymétrique - distinct de tout précédent dans toute
31 juridiction ;

⁵⁶ NS, audience du 16 janvier 2019, p. 49 lignes 6-13.

⁵⁷ NS, audience du 16 janvier 2019, p. 47-50.

⁵⁸ Voir HQT-14, Document 6, page 16. Selon Concentric, il n'existe des précédents de deux ans que pour les régimes MRI d'une durée minimale de 5 ans.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • Est apparemment basée sur un précédent unique (Alberta) - sans tenir
2 compte du fait que le précédent albertain n'a pas de MTÉR associé à la
3 clause de sortie.

4 À l'évidence, la clause de sortie proposée par PEG n'opérera jamais, surtout dans
5 un contexte où la Régie a conservé la possibilité d'autoriser annuellement le budget
6 des investissements du Transporteur, et elle ne devrait pas la retenir⁵⁹.

7 En conclusion sur ce sujet, le Transporteur est d'avis que les paramètres de sa
8 proposition lui permettent de se protéger adéquatement ainsi que ses clients si des
9 enjeux liés à la conception et à l'application du MRI surviennent.

10 Le Transporteur demande donc à la Régie d'approuver la clause de sortie proposée
11 par ses experts.

2.10 Formule paramétrique relative aux dépenses en capital

12 Dans sa décision D-2018-001, la Régie demande au Transporteur de développer
13 une formule paramétrique, non contraignante, pour les dépenses en capital.

14 Les experts ainsi que le Transporteur ont donné suite à la demande de la Régie.

15 Toutefois, tant l'expert comme le Transporteur constatent que dans un même cycle
16 les écarts (dépense formule vs dépense réelle) peuvent passer de favorable pour
17 une année donnée à défavorable l'année suivante et inversement :

18 « *We felt as though this parametric approach (...) it is less likely to be suitable for a*
19 *transmission company for reasons that we discussed at some length in Phase I. We --*
20 *we know that HQT has done some scenario analysis provided to the Régie applying this*
21 *approach which indicates that -- that year-to-year fluctuation in capital related to revenue*
22 *requirements are not well-suited to an I-minus-X approach. So we struggle with even*
23 *using this approach with what amounts can actually be separated and put into this base*
24 *amount to make them a meaningful portion of the revenue requirement. »⁶⁰*

25 D'autres part, pour une année donnée le Transporteur note que les écarts (dépense
26 formule vs dépense réelle) peuvent drastiquement changer d'ordre de grandeur en
27 passant d'un cycle donné au cycle suivant.

⁵⁹ NS, audience du 22 janvier 2019, pages 48 à 55. Contre-interrogé à ce sujet, le Dr Lowry mentionne que sa recommandation de clause de sortie à la page 49 des notes sténographiques : « (...) it's just a hypothetical construct based on what we know about the MTÉR that's been proved. Not based on any particular historical outcome for the company »; et à la page 50: « Well I said in my testimony that the fact that Hydro-Quebec has a little bit lower allowed return on equity than some of the other utilities in Canada, is a consideration. That would then mean that a negative four hundred (-400) matters more to them than it does to another utility. »

⁶⁰ NS, audience du 16 janvier 2019, p.53 et HQT-14, Document 6, pages 17-18.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 Pour le Transporteur ces simulations démontrent de façon probante l'instabilité des
2 résultats à ces différentes simulations de formule paramétrique qui varient
3 significativement d'un cycle à une autre ou d'une année à l'autre contrairement au
4 résultat découlant d'un mode de réglementation basée sur le coût de service
5 (pièce HQT-4, Document 2, pages 32 à 39) et tel qu'en témoigne M. Luc Dubé⁶¹ :

6 « (...) cette évolution-là en dents de scie des mises en service, fait en sorte que ça
7 devient extrêmement difficile de capter cette évolution-là dans le temps dans une
8 formule paramétrique. C'est pour ça qu'on demeure sur recommandation qu'on doit
9 suivre l'évolution des actifs en transport sur une base de coûts de service et qu'on ne
10 croit pas qu'une formule d'indexation pourrait être développée pour en suivre
11 l'évolution. »

12 Ainsi, sur la base des résultats instables liés à la simulation rétrospective de la
13 formule qui ont été présentée en preuve, le Transporteur demande à la Régie de
14 prendre acte des très nombreuses limitations de la formule paramétrique proposée
15 et qui sont intrinsèques à la nature capitalistique de ces activités.

16 Le Transporteur juge que la détermination des dépenses en capital basées sur le
17 coût de service demeure la meilleure façon de présenter l'évolution des
18 investissements dans ses revenus requis.

3 Rapport annuel ⁶²

19 La Régie, en conformité avec la Loi, a pris la décision d'intégrer différentes rubriques
20 des revenus requis à une formule d'indexation dans le cadre du MRI.

21 Le MRI proposé par le Transporteur constitue un « tout », soit un juste équilibre
22 entre ses différentes composantes, que ce soit les divers facteurs et le MTÉR. Si ce
23 juste équilibre s'incarne positivement dans les années à venir (2019-2022), le
24 prochain rendez-vous pour la revue du MRI du Transporteur sera dans
25 quatre (4) ans.

26 Dans l'intervalle, le Transporteur s'efforcera à satisfaire les besoins de son réseau
27 ainsi que de ses clients avec une enveloppe globale. L'affectation de cette
28 enveloppe relèvera de sa gestion interne qui exigera une certaine flexibilité en raison
29 de divers impondérables qui se manifesteront en cours de route.

30 Conséquemment, l'approche quant à la reddition de ses résultats change par rapport
31 à ce qui prévalait antérieurement. Ainsi, les composantes détaillées autorisées des
32 revenus requis faisant partie de la formule d'indexation n'existent pas ou plus. Une

⁶¹ NS, audience du 16 janvier p.67 et HQT-14, Document 7, page 9.

⁶² Voir HQT-15, Document 3.18 et le témoignage de M. Luc Dubé : NS, audience du 23 janvier 2019, page 60 et suivantes.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

1 analyse comparative détaillée entre les données réelles et celles autorisées ne peut
2 donc être réalisée dans le futur comme ce fut le cas dans le passé.

3 Le Transporteur est d'avis que l'examen des résultats réels, année sur année, ne
4 permettra pas à la Régie d'expliquer les écarts de rendement pour une année
5 donnée. À cet égard, le Transporteur croit que le rapport annuel n'est pas le bon outil
6 pour déterminer si son MRI doit être révisé ou interrompu puisqu'il est déposé au
7 plus tard 60 jours après le dépôt des états financiers de l'entreprise. De plus, fournir
8 le détail des revenus réels alourdirait le processus réglementaire, ce qui viendrait
9 annuler les gains anticipés en termes d'allègement du processus de fixation des
10 tarifs dans le dossier tarifaire annuel et serait contraire à l'article 48.1 de la Loi.

11 Lors de son témoignage, Mme Wahiba Salhi s'exprime comme suit⁶³ :

12 *Je vais seulement rajouter qu'avec changement de paradigme, il y a des changements*
13 *qui doivent accompagner, qui doivent être cohérents avec ce changement de paradigme.*
14 *Donc, on arrive en MRI, on va avoir... on va avoir quatre années avant de refaire un*
15 *rebasing. À l'intérieur de ce MRI-là. On se mesure année après année pour valider si,*
16 *oui ou non, on a réussi avec... avec les montants octroyés à travers la formule, si on a*
17 *oui ou non réussi à opérer le réseau, mais aussi sans détériorer la qualité de service.*
18 *Donc, on est plus dans le cadre d'un MRI, dans une réglementation de résultats et non*
19 *de moyens.*

20 *Je pense que les informations qui étaient livrées ligne par ligne c'était pour aller valider*
21 *les moyens de l'atteinte des résultats.*

22 *Aujourd'hui, cette validation-là de moyens c'est le... à travers le total à la fin de l'année,*
23 *on vient capter qu'est-ce qui a été prévu puis qu'est-ce qui a été réalisé, puis on vient*
24 *dire : est-ce que, oui ou non, ça a été fait au détriment du maintien de la qualité de*
25 *service? Donc, c'est... c'est l'élément que je voulais rajouter, donc un changement de*
26 *paradigme ça prend un changement aussi de moyens dans le cadre de ce paradigme-là.*

27 Le Transporteur réitère sa réponse à l'engagement 18⁶⁴, à savoir :

28 *Dans ce contexte, le Transporteur prévoit déposer le montant global des coûts réels*
29 *couverts par la formule d'indexation, ce montant étant comparé au montant global de la*
30 *formule d'indexation qui sera autorisée. Par conséquent, le Transporteur n'entend pas*
31 *déposer dans ses rapports annuels pour les années 2 à 4 du MRI les composantes*
32 *détaillées des revenus requis faisant partie de la formule d'indexation.*

⁶³ NS, audience du 23 janvier 2019, pages 65-66.

⁶⁴ Id. page 4.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 En ce qui concerne l'application de la clause de sortie, selon le cas, le Transporteur
- 2 est d'avis que c'est au moment de son déclenchement qu'il fournira à la Régie le
- 3 niveau de détail adéquat aux fins de l'analyse des origines du déclenchement de
- 4 celle-ci.

- 5 En conclusion, le Transporteur souligne que le MRI proposé constitue un tout
- 6 équilibré qui doit être révisé ou interrompu lorsque la clause de sortie est
- 7 déclenchée.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

CONCLUSION

- 1 Le Transporteur, dans le cadre de la Phase 3 du présent dossier demande
2 respectueusement ce qui suit :
- 3 **APPROUVER** les caractéristiques du mécanisme de réglementation
4 incitative proposées par le Transporteur.
- 5 Le Transporteur soutient que sa demande est complète, probante et il prie la Régie
6 de l'accueillir. Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 1^{er} février 2019

(s) Affaires juridiques d'Hydro-Québec

Affaires juridiques Hydro-Québec

(Me Yves Fréchette)

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

ANNEXE - MRI du Transporteur – Décisions (résumés)

1 Le Transporteur présente une nomenclature et de courts résumés de décisions de la
2 Régie les plus pertinentes pour cette Phase 3.

3 Décision D-2017-043 : MRI du Distributeur

4 La Régie se prononce sur :

- 5 • Un MRI de conception simple en lien avec la formule paramétrique
6 (paragraphe 59 et 61) ;
- 7 • Le MRI doit favoriser les gains d'efficience et de productivité qui profite à tous
8 par une croissance modérée du tarif et la conservation d'une part des
9 économies générées (paragraphe 62) ;
- 10 • Le MRI doit limiter l'impact du régime réglementaire sur le risque
11 réglementaire tout en assurant une transition harmonieuse qui prend en
12 compte l'évolution de la réglementation en conformité avec la *Loi sur la Régie*
13 *de l'énergie* (paragraphe 68) ;
- 14 • Exclusions et exogènes : Il est nécessaire de traiter certains coûts à
15 l'extérieur de la Formule d'indexation car ils ne peuvent participer à l'atteinte
16 de l'objectif d'efficience ni permettre la détermination de tarifs qui soient
17 justes et raisonnables (paragraphe 305) ;
- 18 • Le traitement comme Facteur Y sera déterminé en phase 3. Il est cohérent
19 d'envisager qu'un CER lié à une exclusion soit également l'objet d'une
20 exclusion (paragraphe 402 et 404) ;

21 Décision D-2018-001 : MRI du Transporteur (résumé)

22 Rappel : Le Transporteur a proposé une approche de type hybride selon laquelle la
23 composante charges nettes d'exploitation (CNE) des revenus requis est assujettie à
24 une formule de type « I-X » (Formule d'indexation) alors que les autres composantes
25 des revenus requis, essentiellement associées aux investissements, demeurent
26 déterminées annuellement selon la méthode du coût de service⁶⁵.

27 Régie :

- 28 • Les modalités liées au Facteur I retenues pour le Distributeur sont
29 applicables au MRI du Transporteur (paragraphe 92).
- 30 • La méthode basée sur le jugement sera utilisée pour déterminer la valeur du

⁶⁵ En Phase 1, la proposition du Transporteur d'intégrer les Ajustements P (Ajustement pour la maintenance liée à la pérennité), A (Ajustement pour les activités récurrentes) et ESP (Ajustement pour les éléments de suivi particuliers) ont été rejetés par la Régie.

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation du Transporteur.
2 Le Transporteur doit mettre à la disposition des intervenants toutes les mises
3 à jour ou études supplémentaires à celles déposées par le Distributeur pour
4 le 31 mars 2018 (paragraphe 109 et 110).
- 5 • La Régie ordonne au Transporteur de présenter, en phase 3, la méthodologie
6 et l'échéancier rattaché à la réalisation d'une étude PMF (paragraphe 111
7 et 112).
- 8 • Les coûts de retraite du Transporteur devraient être couverts par la Formule
9 d'indexation. La Régie réserve toutefois sa décision finale à cet égard pour la
10 phase 3 du dossier (paragraphe 117).
- 11 • La Régie accepte l'inclusion d'une clause de sortie permettant la révision ou
12 l'interruption du MRI du Transporteur. Les modalités de cette clause de sortie
13 seront précisées lors de la phase 3 du dossier (paragraphe 121).
- 14 • La Régie accepte l'inclusion d'un MTÉR au MRI du Transporteur.
15 Les modalités pourront être revues dans le cadre de la phase 3
16 (paragraphe 130).
- 17 • La Régie est d'avis qu'il est opportun d'établir un traitement réglementaire
18 allégé pour l'examen des composantes du MRI du Transporteur pendant la
19 durée d'application de celui-ci. Cet examen prendra la forme suivante :
- 20 – examen d'un dossier tarifaire allégé en audience publique pour faire
21 autoriser les éléments de coûts traités en Facteurs Y et Z et pour
22 fournir les calculs soutenant les paramètres de la Formule
23 d'indexation (paragraphe 140).
- 24 – processus d'audience orale qui sera réservé à l'examen d'enjeux
25 tarifaires préalablement identifiés par la formation désignée au dossier
26 tarifaire et dont l'importance le justifie (paragraphe 140).
- 27 – examen des résultats des indicateurs de performance et du résultat
28 de l'application du MTÉR aux excédents de rendement, s'il y a lieu,
29 seront faits de manière administrative dans le cadre de l'analyse du
30 rapport annuel. Les résultats de cet examen seront par la suite
31 déposés dans le cadre du dossier tarifaire subséquent pour être
32 approuvés par la Régie et intégrés dans le cadre du MRI
33 (paragraphe 141 et 142).
- 34 • La Régie favorise la mise en place d'indicateurs de performance qui sont
35 rattachés à la qualité de service. Liés au MTÉR et à des cibles de
36 performance, les indicateurs présentés par le Transporteur lors de la phase 3
37 devront s'inspirer de ceux utilisés actuellement dans le cadre des dossiers

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 tarifaires et couvrir notamment les champs d'intervention suivants
2 (paragraphe 158) :
- 3 - fiabilité du service ;
4 - disponibilité du réseau ;
5 - sécurité du public et des employés ;
6 - satisfaction de la clientèle.
- 7 • Les Facteurs Y et Z visent les éléments de coûts dont l'inclusion à la Formule
8 d'indexation ne contribuerait pas à l'atteinte de l'objectif d'efficience. Un seuil
9 de 2,5 M\$, basé sur le seuil précédemment établi pour les budgets
10 spécifiques est retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les
11 éléments de coûts à traiter en Facteur Y. La Régie réserve sa décision finale
12 quant à l'établissement de ce seuil de matérialité lors de la phase 3
13 (paragraphes 222 et 223).
- 14 • Le Transporteur a proposé que le rendement sur la base de tarification et
15 l'amortissement (Dépenses en capital), soient déterminés selon la méthode
16 du coût de service, donc hors du périmètre de la formule d'indexation
17 (paragraphes 227 à 229).
- 18 • La Régie constate à partir des données en preuve que la combinaison de
19 l'amortissement et du rendement sur la base de tarification ne résulte pas en
20 un lissage semblable à celui observé pour le Distributeur (paragraphe 289).
- 21 • La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre du dossier
22 tarifaire 2019, une proposition de formule paramétrique relative aux
23 Dépenses en capital. La Régie ordonne également au Transporteur de
24 développer un facteur de croissance applicable aux Dépenses en capital, aux
25 fins de l'application de la formule paramétrique (paragraphes 299 et 300).
- 26 • Le Transporteur a proposé d'intégrer à son MRI un Facteur C afin que la
27 détermination des revenus requis tienne compte des charges additionnelles
28 résultant de la croissance du réseau. Ce facteur correspond à la formule
29 utilisée dans les dossiers tarifaires antérieurs (paragraphe 301).
- 30 • La Régie est satisfaite du Facteur C proposé par le Transporteur. Toutefois,
31 le montant correspondant aux activités de base, incluses à la Formule
32 d'indexation, devra être ajusté en fonction de la valeur des mises en service
33 réelles, dès que les données seront disponibles. Ces ajustements devraient
34 donc prendre effet à partir de l'année 3 du MRI (paragraphes 314 et 318).

Argumentation du Transporteur – Volet MRI Phase 3

- 1 • La Régie déclare que les « Autres composantes »⁶⁶ doivent être couverts par
2 la Formule d'indexation. Elle réserve toutefois sa décision en Phase 3 pour la
3 composante « taxes » (paragraphe 341, 344 et 348).
- 4 • La Régie réserve sa décision en Phase 3 quant à la pertinence de chacun
5 des CÉR afin de déterminer s'ils doivent être traités dans la Formule
6 d'indexation ou en Facteur Y (paragraphe 352).

Décision D-2018-067 : MRI du Distributeur

- 8 • Inflation (Facteur I) : La Régie a statué dans la décision D-2018-067 à l'égard
9 de ce sujet (voir HQT-4, Document 2, section 2, pages 6 et 7). Cette
10 détermination de la Régie est applicable au Transporteur.
- 11 • Seuil de matérialité / Modalités d'application : La Régie a statué dans la
12 décision D-2018-067 (paragraphe 214 à 219 et 235) à l'égard de ce sujet
13 (voir HQT-4, Document 2, section 5.2, page 13, lignes 15 à 17). Cette
14 détermination de la Régie est applicable au Transporteur.
- 15 • Traitement des comptes d'écarts et de reports (« CER ») : La Régie a statué
16 dans la décision D-2018-067 (paragraphe 483 à 486) à l'égard de ce sujet
17 (voir HQT-4, Document 2, section 5.3, page 14, lignes 5 et 6). Cette
18 détermination de la Régie est applicable au Transporteur.
- 19 • Exclusion (Facteur Y) / Coût de retraite et CER : La Régie a statué dans la
20 décision D-2018-067 (paragraphe 279 et 497) à l'égard de ces sujets (voir
21 HQT-4, Document 2, section 6.1, page 14 et section 8.1, page 20). Cette
22 détermination de la Régie est applicable au Transporteur.

⁶⁶ Taxes, des frais corporatifs, des autres revenus de facturation interne, de la facturation externe, des achats des services de transport et des intérêts reliés au remboursement gouvernemental.