

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : R-4058-2018, Volet MRI

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC (HQT)

Requérante

c.

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOMMATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ (AQCIE)**

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE
FORESTIÈRE DU QUÉBEC (CIFQ)**

Intervenants

**ARGUMENTATION FINALE DE L'AQCIE ET DU CIFQ
SUR LA PHASE 3 DU MRI DU TRANSPORTEUR**

Le 24 janvier 2019

**Guy Sarault
Procureur de l'AQCIE et du CIFQ**

A. INTRODUCTION :

1. Comme indiqué dans le mémoire¹ ainsi que dans les notes d'argumentation finale² qu'ils ont présentés dans le dossier R-3897-2014 sur la phase 1 des MRI du Distributeur et du Transporteur, l'AQCIE et le CIFQ tiennent à souligner que l'instauration, pour ces deux divisions d'Hydro-Québec, d'un mécanisme de réglementation incitative (MRI) en vertu de l'article 48.1 de la *Loi sur la Régie de l'Énergie* (la LRÉ) constitue une occasion historique offrant le potentiel de donner à Hydro-Québec les leviers nécessaires pour augmenter son efficacité comme jamais auparavant et de bonifier le rendement qu'elle offre à son actionnaire tout en générant des réductions significatives des coûts et des tarifs pour le bénéfice des consommateurs.
- ~~2. Comme on le sait, le~~ Transporteur et le Distributeur sont, depuis le tout début de leur assujettissement à la juridiction de la Régie de l'énergie, réglementés selon un mode traditionnel basé sur le coût de service en vertu duquel leurs tarifs sont établis sur la base de leurs propres projections de revenus et dépenses pour l'année témoin projetée. Inévitablement, ce mode de réglementation procure à l'entreprise réglementée un contrôle significatif sur l'ensemble de ses outils de prévision et de gestion financière qui fait en sorte qu'il est fort difficile, voire même presque impossible, pour la Régie et les intervenants concernés de s'assurer que sa productivité est optimale.
3. Dans le cas particulier du Transporteur et du Distributeur, les effets pervers découlant de leur réglementation selon le mode traditionnel du coût de service se sont manifestés par la réalisation de surplus de rendement significatifs au détriment de la clientèle. Sur ce point, l'AQCIE et le CIFQ réfèrent la Régie à l'extrait suivant de la décision D-2014-034 rendue en date du 4 mars 2014 dans le dossier R-3842-2013 sur le mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER) alors proposé par le Transporteur et le Distributeur :

« [354] Depuis l'adoption de la Loi, les Demandeurs sont assujettis à un cadre réglementaire basé sur le coût de service. Ce cadre prévoit le dépôt de dossiers tarifaires sur la base de l'année témoin projetée. Il prévoit également la mise en place de comptes d'écarts permettant aux entreprises assujetties de réduire l'impact d'événements hors de leur contrôle, ce qui permet de réduire leur risque d'affaires.

[355] Pendant les premières années de la réglementation, la Régie constate que les Demandeurs ont enregistré des écarts de rendement négatifs. Toutefois, entre 2007 et 2012, les écarts de rendement observés ont été essentiellement positifs et se sont accrus à partir de 2009.

[356] Pour le Distributeur, les écarts de rendements sont passés de 105,7 M\$ en 2009 à 111,4 M\$ en 2012, avec un sommet de 171,4 M\$ (ou 494 points de base) atteint en 2010. Ces écarts représentent entre 316 et 332 points de base au-delà du taux de rendement autorisé.

[357] Pour le Transporteur, les écarts ont été de 83,6 M\$ en 2009 pour atteindre 152,0 M\$ en 2012, soit entre 177 et 315 points de base au-delà du taux de rendement autorisé.

[358] Selon la Régie, le contrôle que les Demandeurs exercent sur leur

gestion, ainsi que sur leurs outils de prévision leur procure une marge de manœuvre leur permettant de moduler les activités en cours d'année afin d'atteindre les objectifs financiers prévus. La Régie est d'avis que les écarts de rendement observés au cours des dernières années découlent entre autres du contrôle des Demandeurs sur leurs décisions de gestion. Dans ce contexte, et tenant compte de l'historique des écarts de rendement depuis 2009, elle considère peu probable que les Demandeurs réalisent des écarts de rendement négatifs au cours de prochaines années. » (nos soulignés)

4. Notons qu'un constat similaire avait été fait par la Régie dans la décision D-2013-106 rendue en date du 15 juillet 2013 dans le dossier R-3809-2012 phase 2 portant sur le MTER alors proposé pour Gaz Métro :

« [382] La Régie considère que le risque associé à une réglementation sur la base du coût de service est généralement inférieur à celui lié à une réglementation incitative. Le distributeur a la possibilité de présenter des budgets conservateurs dans un tel contexte. L'asymétrie d'information doit aussi être prise en compte dans l'établissement d'un mécanisme de partage des trop-perçus et des manques à gagner. » (nos soulignés)

5. L'avantage indéniable d'un MRI est de scinder, dans toute la mesure du possible, les outils de prévision et de gestion financière de l'entreprise de ses revenus et tarifs en ayant recours à des index externes et autres critères objectifs, ce qui incite celle-ci à améliorer sa productivité.
6. Cependant, pour être efficace, le MRI doit être fondé sur de véritables indicateurs de productivité et de qualité de service qui contraindront Hydro-Québec à faire preuve de créativité et déployer de réels efforts pour avoir droit aux incitatifs prévus au mécanisme. En somme, le MRI doit inciter HQT à non seulement travailler davantage mais aussi à travailler mieux. De plus, le MRI doit minimiser, dans toute la mesure du possible, les exclusions, facteurs exogènes ou «*off ramps*» destinés à en atténuer les effets contraignants.
7. Le 5 janvier 2018, aux termes d'une audience publique tenue du 24 au 28 avril 2017, la Régie a rendu sa décision D-2018-001 sur la phase 1 du MRI du Transporteur, laquelle approuva les caractéristiques essentielles de base de ce premier MRI pour le Transporteur. Il convient de souligner que plusieurs des caractéristiques approuvées par la Régie pour le MRI du Transporteur sont similaires à celles approuvées précédemment pour celui du Distributeur dans la D-2017-043 rendue en date du 7 avril 2017

- ~~8. L'AQCIE et le CIFQ tiennent à souligner que, même si ces décisions n'ont pas retenu la totalité de leurs propres recommandations, celles-ci, dans leur ensemble, établissent les bases d'un mécanisme équilibré et suffisamment englobant aux fins d'inciter le Transporteur et le Distributeur à déployer de réels efforts pour augmenter leur efficacité et leur productivité et bonifier le rendement qu'ils offrent à leur actionnaire tout en générant des réductions importantes des coûts et des tarifs pour le bénéfice de l'ensemble des consommateurs du Québec. Pour l'AQCIE et le CIFQ, il ne fait aucun doute que, lorsque considérées dans leur ensemble, les décisions D 2017-043 et D-2018-001 rencontrent les objectifs fixés par le législateur à l'article 48.1 de la LRÉ.~~

9. Pour l'essentiel, les conditions et modalités du MRI du Distributeur qui demeurent à être approuvées dans le cadre de la présente phase 3 sont essentiellement les suivantes :

- Le facteur de productivité (Facteur X) de la formule d'indexation.
- Le recours possible à un Facteur S (Stretch Factor).
- La réalisation d'une étude PMF.
- La formule paramétrique pour les CAPEX
- Le seuil de matérialité des facteurs d'exclusion et exogènes Y et Z.
- L'instauration d'un Facteur Z générique.
- Les indicateurs de performance et leur lien avec le MTÉR.
- La clause de sortie

10. L'AQCIE et CIFQ proposent de passer en revue, dans les lignes ci-après, la preuve présentée de part et d'autre sur les éléments ci-dessus ainsi que formuler leurs recommandations à leur égard pour les fins de l'approbation de la Régie.

A. LE FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X):

37. Comme indiqué à la page 2 de leur présentation PPT en audience, pièce B-200, les experts du Transporteur proposent, pour la détermination du Facteur X, l'utilisation d'une approche basée prioritairement sur le jugement de la Régie plutôt que de recourir à une étude de PMF (Productivité Multifactorielle) ou à une étude de balisage. Cette approche est cohérente avec ce qu'ils ont proposé dans tous les dossiers de MRI dans lesquels ils ont témoigné pour le compte du Transporteur et du Distributeur jusqu'à ce jour.

38. À la page 8 de sa preuve principale, pièce B-0012, le Transporteur résume comme suit la recommandation de ses experts pour la détermination du facteur X :

« Sur la base des résultats passés du Transporteur relativement à l'efficacité réalisée au niveau de ses coûts liés à ses activités de base (« CAB »), évalués à partir de la méthode Kahn et de son rapport de recherche, Concentric recommande dans son analyse présentée à la pièce 9 HQT-4, Document 2.1 un Facteur X de -0,6 % pour le Transporteur.

Selon Concentric, ce facteur d'efficacité de -0,6% traduit le changement de tendance observé dans les CAB du Transporteur au cours des cinq dernières années par rapport à la période antérieure à 2012. Cette période d'analyse des cinq dernières années est cohérente avec la décision de la Régie de mesurer les gains d'efficacité du Transporteur depuis l'année 2012, en plus d'être cohérente avec la période observée dans l'étude européenne pour l'analyse comparative de l'efficacité. Les experts jugent que ce facteur d'efficacité de -0,6% est, de façon générale, aligné avec la performance des transporteurs australiens de -0,39% observée sur la période de 10 ans (2006-2016), selon l'estimation du modèle de productivité partielle des facteurs portant sur les dépenses d'exploitation de ces transporteurs, mais qu'en plus cette efficacité de -0,6% représente un défi plus important pour le Transporteur relativement à la productivité de -1,25 % observée sur la période de cinq ans (2012-2016) chez les transporteurs australiens. »

39. Cette proposition d'un facteur X négatif n'est pas sans rappeler ce qui avait été proposé dans le dossier de la phase 3 du MRI de HQD sur lequel la Régie a statué dans sa décision D-2018-067 rendue en date du 12 juin 2018. Or, on se souviendra que, dans cette décision, la Régie s'est montrée très peu réceptive à cette proposition :

« [148] À partir de la preuve qui lui est soumise et à l'instar des experts retenus, la Régie note que le niveau de la productivité de l'industrie affiche une tendance à la baisse au cours des dernières années. Dans plusieurs juridictions, ce constat s'est traduit par l'approbation d'un Facteur X plus faible.

[149] Dans ce contexte, la Régie partage en partie le constat du Distributeur à l'effet que la valeur moyenne du facteur de productivité de 1,51 % utilisée dans la réglementation des compagnies d'électricité nord-américaines de 1994 à 2011, mentionnée à la décision D-2017-043, ne reflète plus le contexte économique des dernières années dans lequel les entreprises d'électricité évoluent. Elle estime qu'il y a lieu de tenir compte de ce constat lors de la détermination de la valeur du Facteur X.

[150] Au-delà de ce dernier constat, la Régie juge que cette tendance à la baisse pour le facteur de productivité ne doit pas nécessairement se traduire par la fixation d'un Facteur X négatif, tel que recommandé par CEA. »

40. Un peu plus loin dans cette même décision, la Régie formula les commentaires additionnels suivants sur la recommandation pour un Facteur X négatif :

« [154] En ce qui a trait à la possibilité qu'un facteur de productivité soit négatif, la Régie note et fait siens les propos de l'AUC, dans sa décision de décembre 2016 :

« 166. As a further consideration, the Commission notes the concern that has been expressed by Calgary and the UCA with a negative value of the X factor. Experts for the distribution utilities pointed out that incentives are not affected by the choice of a particular value of the X factor, whether it is negative, zero or positive, except to the extent that the value selected may affect availability of incremental capital funding through particular capital tracker mechanisms. Rather, these incentives derive from the decoupling between revenues and costs that is explicit in a PBR plan. The Commission agrees. However, the Commission also is aware that indexing prices or revenues by I-X is based on the idea that part of the expected efficiency gains from PBR are passed on to consumers during the PBR plan term through the X factor, regardless of the actual performance of the distribution utilities. The appeal of this approach to consumers is obviously decreased when there are efficiency losses, and the value of X is negative.

[...]

169. The Commission has determined an X factor, using its judgement and expertise in weighing the evidence and in taking into account the multitude of considerations set out above, in particular evidence demonstrating that the TFP growth value cannot with certainty be identified as a single number, but rather, in view of the variability resulting from the assumptions employed, must be considered as falling within a reasonable range of values, between -0.79 and +0.75. The Commission finds that a reasonable X factor for the next generation PBR plans for electric and gas distribution utilities in Alberta, inclusive of a stretch factor, will be 0.3 per cent »

41. La proposition de CEA pour un facteur négatif dans le présent dossier provient essentiellement du peu de fiabilité et de pertinence de certaines références retenues par CEA de même que de l'application erronée de certaines autres sources :

- a) Comme indiqué à la page 6 de sa présentation PPT en audience, pièce C-EBM-0029, Brookfield souligne à juste titre que la performance de HQT au cours des dernières années contraste à

plusieurs égards avec la tendance à la baisse de la productivité pour les OPEX observée par CEA chez les transporteurs australiens, ce qui jette un doute sérieux sur la pertinence de ceux-ci comme sources de référence :

« *Malgré la tendance à la baisse de la productivité pour les OPEX observée par Concentric chez les transporteurs australiens et chez le Transporteur au cours des cinq dernières années, EBM est d'avis que le Transporteur demeure en mesure de réaliser des gains d'efficience :*

- *Améliorations des activités de maintenance (B-0007, section 5.1)*
- *Améliorations des activités d'exploitation (B-0007, section 5.2)*
- *Améliorations dans la réalisation des projets (B-0007, section 5.3)*
- *Innovation technologique (B-0007, section 5.4)*
- *« [l]e Transporteur poursuit le déploiement d'initiatives d'amélioration visant à faire évoluer ses pratiques d'affaires et l'efficience de ses activités opérationnelles. » (B-0007, p. 23, l. 1 à 2) »*

- b) À la page 7 de cette même présentation PPT, Brookfield souligne également l'application erronée de la méthode Khan par CEA, laquelle est pourtant reconnue comme une source relativement fiable par l'industrie :

« *Le recours par Concentric à la méthode Kahn est calculée sur une trop courte période (5 ans) et ne permet pas à la Régie de porter un jugement adéquat sur la valeur du Facteur X :*

- *La méthode Khan, après ajustements pour des facteurs C, Y, et Z, démontre une faible productivité historique sur une période de 5 ans (-0,64%)*

L'utilisation d'une période historique plus longue résulterait en un Facteur X beaucoup plus approprié :

- *La même méthode Kahn, avec les mêmes ajustements, démontre une relative bonne productivité historique sur une période de 10 ans (+0,57%)*

Un Facteur X de 0,57% tel que calculé par Concentric sur une période plus longue allant de 2009 à 2017 est donc plus raisonnable »

- c) La preuve de CEA réfère également à une étude réalisée récemment par PSE pour le compte de Hydro One dans laquelle on aurait analysé « *transmission productivity trends of a sample of 48 U.S. electric utilities over the twelve-year 2005-2016 sample period* ». Aux pages 20 et suivantes de son expertise, pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, le Dr. Lowry, qui agit pour l'OEB dans ce dossier, relate les nombreuses lacunes qu'il a identifiées dans les analyses de PES :

« *-The number of companies in the productivity sample is rather small, as many other large investor-owned electric utilities in the United States provide transmission services. Reasons for excluding other companies are unknown and should be carefully examined.*

- *No attempt is made to choose a peer group facing business conditions that are similar to those facing Hydro One.*
- *The 2005-2016 sample period for the research is rather short for a CNE productivity trend study. Data are now available through 2017. The 2005 start date is ostensibly due to the fact that this is the first year data are available for a transmission peak demand variable which we are not sure*

is essential to the study. PSE's productivity results are fairly sensitive to the choice of the sample period.²²

- Growth in each scale index is a weighted average of growth in ratcheted peak demand and the length of transmission lines. The weights (26% for demand and 74% for lines) were obtained from econometric cost elasticity estimates from a total cost function, not a CNE function.
- Due to Ontario data limitations, the CNE weights for labor and material and service expenses were unnecessarily fixed for all sampled utilities at 38% and 62% respectively. US data permit these weights to vary by year. Chain-weighted quantity indexes are generally more accurate measures of input quantity trends.
- Our experience suggests that the costs excluded from transmission O&M expenses must be thought through carefully due to major changes in the structure of the U.S. transmission industry which occurred during the sample period.
 - PSE uses a 1989 benchmark year adjustment to calculate capital cost for US utilities in the sample even though a 1964 benchmark year is feasible for these utilities. This may significantly reduce the accuracy of the capital and multifactor productivity results.
 - Capital cost is calculated using a methodology that, like geometric decay, features a constant depreciation rate. However, the PSE methodology excludes capital gains, so that the PMF indexes tend to overemphasize the importance of the (more negative) capital productivity trend.
 - PSE does not exclude companies from its sample which had sizable transfers of assets between the transmission and distribution sectors of the utility. This is a potential problem when monetary methods are used to calculate capital costs."

42. Plusieurs intervenants au présent dossier s'opposent à la proposition d'un Facteur X négatif de -0.60% pour le MRI du Transporteur :

- a) À la page 5 de sa présentation PPT en audience, pièce C-EBM-0029, Brookfield souligne que « *La proposition du Transporteur d'un facteur X de -0.60% n'est pas, eu égard à la preuve soumise par le Transporteur, raisonnable* ».
- b) Aux pages 5-6 de sa présentation PPT en audience, pièce C-AHQ-ARQ-031, cet intervenant souligne que « *La démonstration faite par Concentric n'évalue pas de façon probante le facteur de productivité du Transporteur.* » pour ensuite ajouter que sa recommandation no1 est « *À l'instar de PEG, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un facteur de productivité (Facteur X) de 0,40 % pour la première génération du MRI du Transporteur.* »
- c) À la page 10 de son mémoire, pièce C-SE-AQLPA-004, cet intervenant recommande que « *Devant la volatilité des calculs pour déterminer le facteur X et compte tenu de l'étude de productivité multifactorielle à venir, nous recommandons à la Régie de l'énergie d'attribuer provisoirement au MRI de HQT le même facteur X de 0,3 % que la Régie a déjà attribué provisoirement à HQD en attendant une telle étude.* »

43. La recommandation de PEG pour un Facteur X de 0.40%, incluant le Stretch Factor, est non seulement endossée par plusieurs intervenants mais il convient d'ajouter que certains proposent des chiffres plus élevés :

- a) EBM propose un facteur X de 0,57% sur la base de la méthode Khan basée sur un historique de 10 ans plutôt que 5 ans comme proposé par CEA
- b) À la page 20 de son mémoire, pièce C-FCEI-013, cet intervenant critique l'analyse de CEA en ce c'est une période historique de 10 ans plutôt que 5 ans qui aurait dû être utilisée, ce qui mène à une recommandation de +0,57% et non de -0,64% comme le propose CEA.
- c) À la page 11 de son mémoire, Pièce C-OC-008, OC souligne que : « *En conséquence, OC juge la proposition de PEG approprié et recommande à la Régie d'adopter un facteur de productivité à 0,4 % composé d'un Facteur X de 0,2 % et un Facteur s de 0,2%. Advenant que la Régie devait juger, comme pour le Distributeur, qu'un Facteur s n'est pas nécessaire pour le MRI du Transporteur, OC recommande à la Régie de fixer le Facteur X à 0,4 %.* »

B. LE RECOURS POSSIBLE À UN FACTEUR S (STRETCH FACTOR) :

44. Comme on le sait, la recommandation de PEG propose un modeste facteur X de 0,20% auquel vient s'ajouter un stretch factor de 0,20%, pour un total de 0,40%.
45. À la page 27 de son rapport, pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, le Dr. Lowry explique comme suit la raison d'être du stretch factor :
*«We explained in our R-3897-2014 and R-4011-2017 reports that the stretch factor term of an X factor should reflect an expectation of how the productivity growth of the subject utility will differ from the base productivity growth target. This depends in part on how the performance incentives generated by the plan compare to those in the regulatory systems of utilities in productivity studies that are used to set the base productivity trend. It also depends on the utility's operating efficiency at the start of the MRI.
 Initial operating efficiency is often assessed in MRI proceedings by statistical benchmarking studies. The methods used in these studies run the gamut from crude unit cost metrics to sophisticated econometric modelling and data envelopment analysis. In succeeding MRIs, the linkage of the stretch factor to statistical benchmarking of the utility's forward test year cost proposal can serve as an efficiency carryover mechanism that rewards the utility for achieving lasting performance gains and can penalize the utility for a failure to do so.»*
46. À la page 29 de son rapport, il fournit une liste de nombreuses entreprises à qui un stretch factor été octroyé :

« Precedents

Table 4 of our second report in the HQD MRI proceeding presented results of a survey of stretch factors in approved North American MRIs. Here are some pertinent findings.

- Stretch factors averaged 0.29% for electric utilities and 0.39% for all energy utilities.
- In Ontario, stretch factors range from 0% to 0.60% and are typically zero only for superior cost performers.
- In the first-generation MRI in Alberta, the stretch factor for all utilities was 0.20%.
- The current MRIs for gas and electric operations of Fortis in British Columbia are 0.20% and 0.10%, respectively.
- In the current MRI for Eversource Energy the stretch factor is 0.25% if growth in gross domestic product price index exceeds 2%.
- The current first-generation MRI for Ontario Power Generation the stretch factor is

0.30%.”

47. De l'avis de l'AQCIE et du CIFQ, le recours à un stretch factor demeure fort pertinent pour tenir compte de l'évolution anticipée de la productivité de l'entreprise réglementée dans les années suivant l'approbation du facteur X de son MRI. Notons que, outre l'AQCIE et le CIFQ, plusieurs intervenants au présent dossier semblent être ouverts à cette idée. Parmi eux : AHQ-ARQ, EBM et OC.

C. LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE PMF

48. À la page 8 de sa preuve principale, pièce B-0012, le Transporteur confirme comme suit son engagement à réaliser une étude PMF à la demande de la Régie à cet effet formulée dans la D-2018-0001 sur la phase 1 du présent dossier :

« À la demande de la Régie, le Transporteur doit procéder à la réalisation d'une étude PMF au cours des trois premières années de son MRI et lui transmettre les résultats de cette étude au cours de la troisième année, pour une application possible du résultat lors de la dernière année. De plus, elle ordonne au Transporteur de lui présenter, dans la présente phase 3, la méthodologie et l'échéancier rattaché à la réalisation d'une telle étude. »

49. À cette même page de sa preuve, HQT explique comme suit son incapacité d'honorer cet engagement :

« À ce stade-ci, le Transporteur n'est pas en mesure de présenter à la Régie sa proposition de méthodologie à employer pour produire son étude PMF, principalement pour les raisons suivantes :

- le Transporteur est à sa première expérience relativement à l'application d'un MRI pour l'établissement de ses revenus requis ;*
- le Facteur X à utiliser pour le 1er MRI du Transporteur n'est pas encore établi. Il est présenté et sera analysé au cours du présent dossier et le Transporteur devra considérer les analyses et les conclusions de la Régie pour proposer une méthodologie appropriée à son contexte d'affaires.*
- le choix de l'expert qui réalisera l'étude de productivité n'est pas encore connu. Il est donc prématuré pour le Transporteur, à ce point-ci, de proposer une méthodologie à employer pour produire son étude PMF. »*

50. Le Transporteur présente ensuite un tableau illustrant les diverses étapes qui mèneraient au dépôt de son étude PMF, lequel est maintenant cédulé pour le 4^e trimestre de 2020.

51. Cette position n'est pas sans rappeler celle de HQD qui, dans le récent dossier R-4057-2018, a annoncé un dépôt pour le 2^e trimestre de 2020 pour des motifs largement similaires.

52. Somme toute, tant HQT que HQD proposent maintenant des délais de près de 3 ans entre la 1^{ère} demande de la Régie et le dépôt des 1^{er} résultats des études PMF demandée par la Régie dans leurs dossiers respectifs. De l'avis de l'AQCIE et du CIFQ, le traitement de ces demandes par HQT et HQD soulève de sérieuses questions quant à leur volonté de s'y conformer. Surtout que ses réponses requérant la recherche de nouveaux experts ont été communiquées en présence même des experts de CEA qui sont ceux-là mêmes qui, en tant

qu'experts sur les MRI en 2017, affirmaient qu'il était préférable d'opter pour une approche basée sur le jugement plutôt que d'effectuer une étude PMF.

53. On a beaucoup parlé, au cours des audiences dans le présent dossier, des diverses options qui s'offrent à la Régie et aux participants pour s'entendre sur la portée essentielle (« scope ») et la méthodologie qui devrait être utilisée pour la préparation de l'étude PMF. Pour leur part, l'AQCIE et le CIFQ soumettent respectueusement que la complexité et le temps requis pour préparer une étude PMF ont été grossièrement exagérés par HQT et ses experts et que, comme le Dr. Lowry l'a clairement indiqué à l'audience, cette tâche pourrait facilement être réalisée en ayant recours à plus d'une étude, ce qui pourrait évacuer le débat sur la méthodologie. Ainsi, à la page 20 de sa présentation PPT, C-AQCIE-CIFQ-0036, le Dr. Lowry souligne que :

*« HQT did not fulfill the Regie's request to discuss its methodology for the productivity study
Need for methodological guidelines in this proceeding depends on the number of productivity studies that Regie will fund
North American MRI proceedings typically have multiple productivity studies
 Regie lacks evidentiary basis for methodological guidelines
 However, scope of study can be established now*

- *CNE, capital, and multifactor productivity*
- *Company productivity as well as peer group*
- *Results should be presented for numerous companies and a long sample period*
- *Econometric models of CNE, capital, and total cost.»*

54. Notons par ailleurs que, contrairement aux experts de CEA, le Dr. Lowry dispose d'une expérience considérable en matière de préparation d'études PMF. Pour s'en convaincre, voir le tableau à la page 21 de sa présentation PPT.
55. Pour conclure à ce chapitre, l'AQCIE et le CIFQ croient que nous pourrions considérablement nous simplifier la vie si la Régie ordonnait la préparation de deux (2) études PMF, soit une pour HQT et une autre (contre-expertise) pour l'ensemble des intervenants.

D. LA FORMULE PARAMÉTRIQUE POUR LES CAPEX

56. Comme indiqué à la page ?? de la preuve de HQT, pièce B-0012, la considération d'une formule paramétrique pour les CAPEX provient d'une suggestion à cet effet formulée dans la D-2018-0001 :
- « Dans sa décision D-2018-001, la Régie constate à partir des données en preuve que l'évolution combinée de l'amortissement et du rendement sur la base de tarification ne résultait pas en un lissage semblable à celui observé pour le Distributeur pour être sujette à l'application de la Formule d'indexation et elle déclare ne pas être convaincue que l'inclusion de ces deux composantes contribuerait à rencontrer l'objectif d'allègement réglementaire, ni que cela générerait de l'efficience. C'est pourquoi, la Régie retient la proposition du Transporteur de maintenir les dépenses en capital hors de l'application de la Formule d'indexation et de les traiter selon la méthode du coût de service, mais estimant qu'un pas doit être franchi en vue d'une éventuelle inclusion des dépenses en capital dans la Formule d'indexation, elle demande au Transporteur de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour les dépenses en capital. »*

57. La preuve versée au dossier de part et d'autre a démontré que la conception d'une telle formule est un sujet complexe et que, contrairement aux formules paramétriques mises en place pour les OPEX, leur application aux CAPEX soulève plusieurs embûches.

58. Ainsi, à la page 18 de leur présentation PPT, B-0200, les experts de CEA concluent que :

- « • *Parametric approach is most responsive to the Régie's directive in D-2018-001 but is less likely to be suitable for a transmission company.*
 • *HQT's scenario analysis applying this approach indicates that year-to-year fluctuations in capital related revenue requirements are not well suited to an I-X approach.* »

59. Aux pages 37 et suivantes de son expertise, le Dr. Lowry présente un modèle économétrique relativement sophistiqué qui l'amène à conclure, à la page 19 de sa présentation PPT, que malgré sa complexité et ses défis, il ne faut pas abandonner ce concept :

- « - *Designing useful formules parametriques for utility capital cost is challenging*
 - *Revenue cap indexes are sometimes combined with mechanisms for supplemental capital revenue*
 - *The research undertaken in this proceeding does not provide sufficient grounds for abandoning the concept.* »

60. En dépit des difficultés relatées ci-dessus, l'AQCIE et le CIFQ croient fermement que l'adoption d'une telle formule paramétrique pour le contrôle des dépenses en capital du Transporteur s'inscrit parfaitement dans la poursuite des objectifs fondamentaux d'un MRI et que cette initiative mérite d'être poursuivie pour améliorer la performance et la productivité de HQT au chapitre de ces dépenses importantes.

E. LE SEUIL DE MATÉRIALITÉ DES FACTEURS Y ET Z

61. À la page 13 de sa preuve principale, B-0012, HQT indique que :

« *Comme mentionné plus haut, la Régie propose dans sa décision D-2018-001 qu'un seuil de 2,5 M\$, basé sur le seuil établi précédemment pour les budgets spécifiques, soit retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en Facteur Y ou en Facteur Z. La Régie mentionne réserver sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité lors de la phase 3. Pour sa part, le Transporteur estime approprié le critère de seuil de matérialité de 2,5 M\$ proposé par la Régie puisqu'il est conforme au seuil qu'il avait proposé dans sa preuve en phase 1 pour les budgets spécifiques et se montre ouvert à élargir l'application de ce seuil aux éléments de coûts traités en exclusion et en exogène pour son premier MRI.* »

62. Plusieurs intervenants, l'AQCIE et le CIFQ, considèrent ce seuil trop peu élevé et proposent un niveau de 15,0M\$ (correspondant à celui octroyé à HQD) ou même plus. C'est le cas, entre autres, de EBM (15,0M\$), AHQ-ARQ (5,0M\$) et OC (5,0M\$).

63. Pour leur part, l'AQCIE et le CIFQ s'en remettent à la recommandation à ce chapitre contenue dans la présentation de leur analyste, monsieur Paul Paquin, C-AQCIE-CIFQ-0037, aux pages 4-5. En effet, en utilisant les mêmes paramètres de calcul que ceux retenus par la Régie dans sa D-2018-067 pour HQD, et en les appliquant de la même façon au Transporteur, monsieur Paquin en arrive à un résultat de 23,0M\$ pour celui-ci.
64. L'AQCIE et le CIFQ appuient la logique de calcul de leur analyste et soumettent qu'un seuil de 2,5M\$ pour HQT est beaucoup trop bas et qu'il risque d'inviter un nombre élevé de demandes d'exclusion, ce qui est incompatible avec les objectifs de l'article 48.1 de la LRÉ.
65. L'AQCIE et le CIFQ profitent aussi de l'occasion pour endosser la recommandation de monsieur Paquin à l'effet de refuser la demande de HQT à l'effet de reconnaître une exclusion en facteur Z pour le plan de redressement des MALT (valeur de 13M\$). Comme indiqué par monsieur Paquin, les coûts de ce programme ne rencontrent pas les 4 critères reconnus pour un traitement en facteur Z :
- Éléments de coûts imprévus durant la période du MRI
 - Imprévisibilité des coûts
 - Événement hors de contrôle de HQT
 - Seuil de matérialité suggéré de 23M\$

F. L'INSTAURATION D'UN FACTEUR Z GÉNÉRIQUE

66. À la page 7 de sa présentation PPT, B-201, le Transporteur, à l'instar du Distributeur dans le dossier R-4057-2018, propose la création d'un Facteur Z générique et de son compte de neutralisation. Ce Facteur Z générique permettrait entre autres de refléter, comptabiliser et suivre les coûts issus d'un événement imprévisible jusqu'à la demande de reconnaissance à l'occasion d'une demande tarifaire.
67. Le Transporteur soutient qu'un tel Facteur Z générique permet de palier le décalage inhérent entre un événement imprévisible et une demande à la Régie afin de tenir compte dudit événement.
68. Selon HQT, les décisions rendues par la Régie depuis quelques années ont en effet créé de l'incertitude quant aux règles applicables lors des demandes de création de CER. Cette incertitude découle de divergences quant aux concepts de rétroactivité et de prospectivité des tarifs.
69. Le Transporteur prétend faire face à un enjeu réel de prévisibilité des règles applicables. Cette imprévisibilité amènerait un risque réglementaire en l'absence de règles claires. Selon lui, la création d'un Facteur Z générique et du compte de neutralisation le cas échéant, constituerait une solution pragmatique et simple à cet enjeu.

70. Selon HQT, ce Facteur Z générique et le compte de neutralisation ne constituent par ailleurs qu'un véhicule pour capter les impacts et n'affectent aucunement le rôle de la Régie quant à la récupération éventuelle de ces coûts. La Régie devra, dans tous les cas, déterminer si l'événement se qualifie à titre d'exogène (de Facteur Z), de même que se prononcer sur les modalités de disposition du compte de neutralisation. Un tel examen pourra être fait à l'occasion d'une demande tarifaire ou dans le cadre d'un dossier ad hoc (par exemple pour des modifications de référentiel comptable) selon la nature du dossier.
71. À la page 29 de sa présentation PPT, pièce C-AQCIE-CIFQ-0036, le Dr. Lowry souligne ce qui suit :
- “Oppose HQT’s generic Z factor proposal*
- *No known precedent*
 - *Predisposes the Company to lodge Z factor requests and the Regie to accept them*
 - *HQT can start counting potentially Z factor eligible costs and lodge request for Z factor treatment and deferral account at any time*
 - *Z factor requests should be infrequent and the mechanism for requesting them should not be unduly easy.”*
72. Si on consulte la preuve au dossier, force est de constater que HQT ne semble pas avoir effectué de balisage au soutien de cette proposition. De plus et, sauf erreur de notre part, les MRIs approuvés par la Régie par le passé pour Énergir et Gazifère ne comportent pas de tel facteur Z générique.
73. À notre avis, les éléments de coûts éligibles comme facteur Z dans un MRI sont causés par des facteurs exogènes imprévisibles et non récurrents qui devraient constituer l'exception et non la règle. Nous voyons mal en quoi de tels éléments de coûts pourraient être imputés d'avance, au seul gré du Transporteur, dans un CFR rémunéré en attendant de les soumettre à une décision de la part de la Régie. C'est un peu comme déléguer d'avance au Transporteur le pouvoir décisionnel quant à la détermination des éléments se qualifiant comme facteur Z.
74. Comme plusieurs autres intervenants, dont OC, l'AQCIE et le CIFQ s'opposent à la création d'un Facteur Z générique et de son compte de neutralisation.

G. LES INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LEUR LIEN AVEC LE MTÉR

75. C'est aux paragraphes 155 et suivants de la décision D-2018-001 que la Régie a précisé le rôle des indicateurs de service et leur lien avec le MTÉR approuvé dans la décision D-2014-034. Le 1er de ces paragraphes (155) se lit comme suit
- « [155] En regard des indicateurs de performance, la Régie tient à rappeler que l'établissement d'un MRI a pour but d'inciter le Transporteur à une plus grande efficacité sans toutefois porter atteinte à la qualité du service. À cet égard, la Régie s'exprimait ainsi dans sa décision D-2014-034 :*
- « [398] Bien que l'inclusion d'indicateurs de performance dans un MTÉR demeure une exception dans l'industrie selon la preuve déposée par les Demandeurs, la Régie souligne que sous sa juridiction, le partage des écarts de rendement (trop-perçus) en fin d'année est lié à l'atteinte d'un pourcentage global de réalisation de qualité de service pour Gaz Métro et pour Gazifère.*
- [399] La Régie veut s'assurer que le trop-perçu éventuel n'est pas réalisé au détriment de la sécurité du réseau ou du service à la clientèle.*

[...]

[401] Pour ces motifs, la Régie demande au Transporteur et au Distributeur de présenter, lors d'un prochain dossier tarifaire, une proposition sur les indicateurs de performance liés au MTÉR »

76. L'AQCIE et le CIFQ, bien que d'accord avec le principe à l'effet que l'objectif général d'un MRI est d'inciter le Transporteur à une plus grande efficacité sans toutefois porter atteinte à la qualité du service, croient qu'il ne s'ensuit pas nécessairement que la poursuite de cet objectif devrait se limiter au simple maintien de la qualité de service réalisée historiquement (majoritairement en mode coût de service) et qu'elle exclut nécessairement l'amélioration de la qualité du service.
77. Sur ce point en particulier, l'AQCIE et le CIFQ tiennent à rappeler le texte des objectifs relatés à l'article 48.1 de la LRÉ :
- « 48.1. La Régie établit un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité.*
- Ce mécanisme doit poursuivre les objectifs suivants:*
- *1° l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service;*
 - *2° une réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et, selon le cas, au distributeur ou au transporteur;*
 - *3° l'allégement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du transporteur d'électricité et les tarifs du distributeur d'électricité applicables à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs. » (nos soulignés)*
78. Aussi, bien qu'il soit louable de réaliser des gains de performance sans compromettre la qualité du service, le texte de l'article 48.1 n'exclut clairement pas qu'un MRI puisse inciter le Transporteur à faire mieux à ce chapitre. Sur ce point, il est opportun de rappeler ici le texte du paragraphe 156 de la D-2018-001 qui n'exclut en rien la possibilité que le MRI du Transporteur comporte des mesures d'amélioration de la qualité du service :
- « [156] Par ailleurs, la Régie considère également que, tout comme dans le cas du MRI du Distributeur, l'atteinte de cibles pour les indicateurs de performance doit être une condition préalable au partage des excédents de rendement dans le cadre du MRI du Transporteur. Cette condition préalable permettra de moduler le partage des excédents, ce qui renforcera ainsi l'incitatif financier pour le Transporteur de maintenir, ou d'améliorer, la qualité de service pour ses clients. » (nos soulignés)*
79. C'est aussi dans la décision D-2018-001, au paragraphe 158, que l'on retrouve les 4 indicateurs spécifiques retenus par la Régie pour les fins de l'application du 1er MRI de HQT :
- « [158] Ainsi, dans le cadre du MRI de première génération, la Régie favorise la mise en place d'indicateurs de performance qui sont rattachés à la qualité de service. Liés au MTÉR et à des cibles de performance, les indicateurs présentés par le Transporteur lors de la phase 3 du présent dossier devront s'inspirer de ceux utilisés actuellement dans le cadre des dossiers tarifaires et couvrir notamment les champs d'intervention suivants :*
- *fiabilité du service;*
 - *disponibilité du réseau;*
 - *sécurité du public et des employés;*

satisfaction de la clientèle. »

80. L'AQCIE et le CIFQ considèrent que ces quatre (4) indicateurs constituaient un choix judicieux en la matière et qu'il est tout à fait justifié de les utiliser pour les propositions formulées de part et d'autre dans le cadre du présent dossier. Leurs préoccupations sont, pour l'essentiel, limitées à deux aspects de la proposition de HQD soit, (i) la pondération uniforme de 25% pour chacun des indicateurs (et 12,50% pour les 2 sous-indicateurs) et (ii) le conservatisme excessif de la proposition et l'absence de mesure d'amélioration du service.
81. Sur le 1er point, soit celui de la pondération, l'AQCIE et le CIFQ s'en remettent à l'analyse et à la recommandation suivantes relatives à la page 45 de l'expertise de PEG, C-AQCIE-CIFQ-0018 :
- « The four service quality areas carry equal weight in the calculation of the IMQ. HQT states in response to PEG DDR 8.2 that*
- Le Transporteur n'a pas cherché à prioriser un ou des champs d'intervention au détriment des autres, ou en fonction de l'importance relative de chacun.*
- We disagree. The weights should reflect the relative importance of the performance dimensions and the need for penalties to discourage bad performance. The four service quality areas do not deserve equal weights. For example, employee safety does not warrant the same weight as reliability. HQT is already incentivized to mind its employee safety by its exposure to the risk of injury and damage expenses. Customer satisfaction does not warrant the same weight that it does in an MRI for distribution services, and HQD has a potential conflict of interest in grading the performance of HQT.*»
82. À l'instar des experts de PEG, l'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la pondération des indices devrait refléter l'importance objective de chacun et que les bonifications de rendement en vertu du MRI devraient être tributaires d'une bonne performance pour chacun des indices et non pas seulement pour un indice global (IMQ) calculé sur la base de la moyenne pondérée des résultats des 4 indices au cours des 5 années (2013-2017) précédant l'entrée en vigueur du MRI.
83. Il convient de souligner que, contrairement à HQT qui ne propose aucune étude ou analyse au soutien de sa proposition de pondération uniforme, les experts de PEG, pour leur part, ont pris la peine d'effectuer un balisage détaillé des pratiques en cours dans les autres juridictions à ce chapitre. Voir leur PPT aux pages 34-36. Les résultats de ce balisage démontrent clairement que la pondération devrait être variable et refléter l'importance relative de chaque indicateur.
84. L'AQCIE et le CIFQ considèrent aussi que la proposition de HQT est indûment conservatrice et permissive en ce que le seul incitatif financier en lien avec le MTER est tributaire du maintien (ou non détérioration) de l'indice global (IMQ) calculé sur la base de la moyenne pondérée des résultats des 5 indices au cours des 5 années (2013-2017) précédant l'entrée en vigueur du MRI.
85. De plus, aucun incitatif financier n'est prévu s'il y a amélioration de la qualité du service. À notre avis, il y a fort à parier qu'il sera relativement facile pour HQT de

maintenir la qualité de service moyenne qu'elle a réalisée au cours des 5 dernières années. Pourtant, n'est-il pas l'objectif fondamental d'un MRI d'améliorer la performance et la qualité de service du Distributeur sur la base d'incitatifs objectifs le poussant à le faire ?

86. Le Dr. Lowry, pour sa part, déplore le laxisme de la proposition de HQT en ce qu'une mauvaise performance de HQT au chapitre des indicateurs de service n'entraîne des conséquences financières dans l'application du MTER seulement en situation de trop-perçus (excess earnings). Aucune conséquence financière n'est prévue si la même situation se présente dans un contexte de déficit de revenus (earnings shortfalls). Ainsi, à la page 46 de son expertise, le Dr. Lowry souligne :

“Linkage to the MTÉR

One concern is the linkage of measured performance to the MTÉR, which does not share earnings shortfalls. While there are good arguments for not sharing earnings shortfalls, and this issue has been resolved, linking service quality to this kind of MTÉR would weaken the Company's incentive to maintain quality in periods of underearning or slight overearnings, which can easily occur.

Maintenance and cost-effective improvement of service quality can be jeopardized under an MRI because relaxed quality effort can bolster earnings. This is a concern whether or not the utility has surplus earnings. If HQT is only marginally overearning, for example, the mechanism may not encourage the Company to maintain its service quality performance, as the cost of compliance may be larger than the forfeited revenue from poor performance.

In our experience, service quality incentives in multiyear rate plans are not typically tied to an MTÉR. HQT stated in response to OC DDR 7.1 that “aucune utilité au delà de Gazifère lie actuellement les indicateurs de performance au MTÉR.”

87. Pour leur part, l'AQCIE et le CIQ endossent les propositions alternatives mises de l'avant par PEG à la page 47 de leur expertise :

« PEG's Alternative Service Quality Incentive Mechanism Proposal

We recommend the following revisions to HQT's proposed service quality mechanism.

- The weight on the safety metrics and the customer satisfaction surveys should each be reduced to 15%. A reliability and availability category should be established that has a 70% weight. Metrics in this category would have equal weights.*

- Consideration should be paid to using T-SAIFI and T-SAIDI as reliability metrics.”*

88. L'AQCIE et le CIFQ invitent aussi la Régie à prendre connaissance du tableau à la page 24 de la présentation PPT de PEG, C-AQCIE-CIFQ-0036, illustrant les pondérations qu'ils proposent par rapport à celles de HQT.

H. LA CLAUSE DE SORTIE

89. C'est au paragraphe 21 de la D-218-001 rendue sur la ha1 du dossier que la Régie approuva le principe de la clause de sortie :

« [121] La Régie partage l'avis des participants et, pour les mêmes motifs que ceux exprimés dans la décision D-2017-043, elle approuve l'inclusion d'une clause de sortie permettant la révision ou l'interruption du MRI du Transporteur. Les modalités de cette clause de sortie seront précisées lors de la phase 3 du dossier. »

90. La proposition de HQT, recommandée par ses experts de CEA, est de déclencher la clause de sortie advenant un surplus ou un déficit de rendement

de l'ordre de 150 points (après l'application du MTER), auquel cas ce déclenchement entraînerait un retour immédiat à un mode de réglementation en coût de service, sans réexamen ou réévaluation du MRI.

91. Pour leur part, les experts de PEG recommandent le déclenchement de la clause de sortie advenant un surplus ou déficit de rendement de l'ordre de 400 points (avant l'application du MTER), auquel cas ce déclenchement entraînerait un réexamen ou réévaluation du MRI et, possiblement, en dernier recours, un retour à un mode de réglementation en coût de service.

92. Pour les motifs relatés aux pages 49-50 de l'expertise de PEG, l'AQIE et le CIFQ sont fort préoccupés par les conséquences néfastes potentielles de l'application de la clause de sortie recommandée par CEA :

« The proposed clause de sortie is too conservative, especially in the event that the Company is underearning. Since HQT has shown little enthusiasm for multiyear rate plans, the Company might even be tempted to acquiesce in a year of low earnings to escape from the MRI and return to cost of service regulation. The cost of service treatment of capital makes extreme earnings outcomes much less likely than in the MRI for HQD. The relatively short four-year term of the plan, Y and Z factors, and the MTÉR also reduce the likelihood of extreme earnings outcomes.

Concentric's survey does not support its clause de sortie recommendation.

- In many clauses de sortie that Concentric surveyed, the action trigger has been larger than a 150 basis point post MTÉR earnings variance in a single year.*
- Several plans surveyed do not have a clause de sortie.*
- Clauses de sortie do not always require suspension of the MRI and a return to cost of service regulation when action is triggered.”*

93. Pour leur part, l'AQCIE et le CIFQ endossent la recommandation de PEG formulée comme suit à la page 51 de leur rapport :

« EG recommends a clause de sortie similar to that approved in Alberta wherein action is triggered when the pre-MTÉR ROE varies from its target in either direction by 400 basis points in one year or 300 basis points for two consecutive years. The Régie should then review the plan and consider whether to continue with the plan, revise it, or return to cost of service regulation. A year of cost of service regulation should not be automatic.”

I. LES TAUX DE PERTES ÉLECTRIQUES

94. Dans sa décision D-2017-021, la Régie fait part de sa préoccupation quant à l'augmentation du taux de pertes présenté par le Transporteur au cours des dernières années. Elle mentionne :

« [521] La Régie constate que l'augmentation du taux de pertes au cours des dernières années peut s'expliquer par plusieurs facteurs, dont la majorité n'est pas sous le contrôle du Transporteur. Elle retient aussi que le Transporteur tient déjà compte des pertes dans ses choix de renforcement du réseau, soit un des seuls facteurs sous son contrôle.

[522] Toutefois, la Régie considère que la hausse du taux de pertes au cours des dernières années est significative et retient que le Transporteur envisage que cette tendance puisse se poursuivre. Comme EBM le souligne, le taux de pertes représente un coût important pour les clients de service de transport. Dans ce contexte, la Régie est d'avis qu'il est opportun de connaître les éléments déterminants influençant le taux de pertes, en fonction du réseau de transport actuel.

[523] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport. »

95. En réponse à cette demande de la Régie, le Transporteur présente une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport. Suite à leur analyse de cette étude, l'AQCIE et le CIFQ constatent que HQT n'est pas en mesure de mesurer adéquatement les facteurs à la source des pertes, à l'exception seulement de celles causées par l'effet Joule et que, même dans ce dernier cas les données demeurent approximatives (environ 80%).
96. En cours d'audience, les témoins de HQT ont indiqué que des études plus poussées sont en cours en collaboration avec l'IREQ aux fins de préciser les calculs relatifs aux autres sources de pertes sur le réseau, soit celles causées par l'effet Couronne, l'effet Shunt et les autres. Voir la transcription du 14 janvier, vol.6, page 241.
97. Bien que ces démarches constituent un pas dans la bonne direction, l'AQCIE et le CIFQ estiment que la Régie devrait exiger que le Transporteur poursuive son analyse des pertes électriques sur son réseau afin notamment de quantifier plus précisément l'influence de chacune des sources identifiées dans l'étude actuelle.

J. CONCLUSION

98. Maintenant que nous avons complété ce qui devrait être l'une des dernières étapes de l'étude du 1^{er} MRI de HQT, il faut selon nous se garder d'instaurer des conditions et modalités trop permissives qui n'incitent pas le Transporteur à développer des indicateurs de productivité, de performance et de qualité de service susceptibles de générer de véritables bénéfices pour les consommateurs. Il faut selon nous que les conditions et modalités à être approuvées à ce stade du dossier incitent véritablement le Transporteur à faire preuve de la vision et de la créativité requises pour se comporter comme une entreprise exposée à la libre concurrence qui doit demeurer à l'écoute de sa clientèle pour être profitable.
99. Dans ce contexte, l'AQCIE et le CIFQ soumettent respectueusement que plusieurs aspects de la proposition du Transporteur dans cette dernière étape soulignent une volonté de sa part de maintenir la zone de confort qu'il a connue jusqu'à ce jour dans l'exploitation de son entreprise en mode de réglementation traditionnelle en coût de service.
100. L'AQCIE et le CIFQ soumettent respectueusement que les pistes de réflexion ainsi que les recommandations contenues dans le rapport de PEG comportent plusieurs suggestions permettant d'atteindre les objectifs consignés à l'article 48.1 de la Loi et ce, d'une manière juste et raisonnable envers tant l'actionnaire du Transporteur que les consommateurs d'électricité du Québec.

Le tout respectueusement soumis.

Verdun, le 24 janvier 2019
Me Guy Sarault
BISSONNETTE FORTIN GIROUX
Procureur de l'AQCIE et du CIFQ