

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : R-4058-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Demande du Transporteur de
modification des tarifs et conditions des
services de transport pour l'année 2019

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C. (« EBM »)

R-4058-2018 : Mécanisme de réglementation incitative

I. MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (« MRI »)

1.1 LES OBJECTIFS IMPOSÉS PAR LA LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE,
RLRQ, C. R-6.01 (« LRÉ »)

1. Dans le cadre de l'établissement d'un MRI de première génération pour le Transporteur, lequel sera appelé à évoluer, il importe de ne pas perdre de vue les objectifs qui sont imposés par la LRÉ, lesquels se retrouvent à l'article 48.1 de cette loi ;

➤ *Loi sur la Régie de l'énergie*, RLRQ, c. R-6.01, art.
48.1 :

« 48.1. La Régie établit un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience 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'allègement 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 et emphase ajoutée)

Régie de l'énergie

DOSSIER:
R-4058-2018

DÉPOSÉE EN AUDIENCE

Date: 05/02/2019

Pièces no: NON COTÉ

2. La Régie a également décidé, dans le cadre de la décision D-2014-033, que le MRI du Transporteur (et celui d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution de l'électricité (le « Distributeur »)) devait aller au-delà d'un simple mécanisme de traitement des écarts de rendement ;

➤ D-2014-033, par. 116, 117, 118 et 121 :

« [116] Dans ce contexte, il est justifié de conclure que l'intention du législateur était d'amener la Régie à mettre en place une réglementation qui puisse permettre aux divisions réglementées d'Hydro-Québec de conserver, en tout ou en partie, les gains d'efficacité réalisés. Le choix du législateur s'est arrêté sur l'approche de la réglementation incitative.

[117] Dans le cas du MTÉR, plusieurs intervenants ont souligné, avec raison, que ce mécanisme ne constituait pas un mode de réglementation comme tel. Le MTÉR vise uniquement à régler la problématique soulevée par la Régie en ce qui a trait aux écarts de rendement dans le cadre d'une réglementation basée sur le coût de service.

[118] D'ailleurs, si le législateur avait voulu que l'article 48.1 de la Loi n'impose à la Régie que l'adoption d'un simple mécanisme de traitement des écarts, il l'aurait exprimé clairement. Selon la Régie, le choix du législateur d'employer les termes mécanisme de réglementation incitative, traduits en anglais par performance based regulation, n'est pas le fruit du hasard. Le législateur a soigneusement utilisé des termes qui ont une signification précise pour un organisme de régulation économique. Dans un tel cas, la Régie est d'avis que c'est le sens spécialisé du terme qui devrait être retenu : [...]

[...]

[121] À la lumière de ce principe d'interprétation, la Régie est d'avis qu'il faut présumer, qu'en introduisant un nouvel article dans la Loi, que le législateur était d'avis que le cadre réglementaire actuel était insatisfaisant et qu'il voulait amener la Régie à mettre en place un nouveau mode de réglementation conforme aux types de réglementation incitative. En ce sens, l'argument des Demandeurs voulant que les exigences de l'article 48.1 de la Loi soient respectées par le régime de réglementation actuel ne saurait être retenu. »

3. EBM est d'avis que la demande du Transporteur quant à notamment l'établissement de la valeur du facteur de productivité (le « Facteur X ») à -0,60%, quant au seuil de matérialité de 2,5 millions de dollars et quant aux choix et à la pondération des indicateurs de performance ne rencontre pas les objectifs fixés par le Législateur à l'article 48.1 LRÉ, et ce, pour les raisons plus amplement expliquées ci-après¹ ;
4. EBM réitère également les avantages qu'il y a à mettre en place une réglementation basée sur la performance ;

¹ Nous référons également la Régie à la preuve d'EBM sur le volet MRI dans le présent dossier (C-EBM-0011), à la présentation de la preuve sur ce même volet (C-EBM-0029) et aux témoignages rendus par monsieur Sylvain Audette et monsieur Julien Wu en audience le 18 janvier 2018.

➤ D-2014-033, par. 105 :

« 105. [...] La Régie reproduit, de manière non exhaustive, certains extraits de cette littérature qui illustrent le sens de ces termes dans un contexte de réglementation des utilités publiques :

- Paul L. Joskow : « Incentive regulation has been promoted as a straightforward and superior alternative to traditional cost of service or rate of return regulation. In practice, incentive regulation is more a complement to than a substitute for traditional approaches to regulating legal monopolies ». [nous soulignons]
- G.A. Comnes : « The most common strategy employed by PBR mechanisms is to weaken the link between a utility's regulated prices and its costs. This decoupling is done either by decreasing the frequency of rate cases and/or by employing external measures of cost for the purposes of setting rates ». [nous soulignons] »

(Références omises)

5. Dans le cadre de la décision Phase 1 du Distributeur, la Régie s'exprimait comme suit :

➤ D-2017-043, par. 62 et 63 :

« [62] La Régie estime que l'implantation d'un MRI de type plafonnement des revenus favorisera la réalisation de gains d'efficacité davantage que la formule paramétrique utilisée actuellement. Pour les consommateurs, la réalisation de gains d'efficacité et de productivité plus importants se traduira par une croissance modérée de leurs tarifs. Pour le Distributeur, elle permet de conserver une part des économies de coûts générées.

[63] La Régie considère donc que le type plafonnement des revenus constitue une évolution harmonieuse par rapport à la formule paramétrique actuelle. Il permet d'inclure des incitatifs explicites visant à une plus grande efficacité et à l'amélioration de la qualité de service, en conformité avec l'article 48.1 de la Loi. »

(Nos soulignés)

6. Nous retenons également l'extrait suivant de la décision de la Régie dans la phase 1 du Transporteur :

➤ D-2018-001, par. 75 à 78 :

« [75] La Régie considère que, tel que proposé, le MRI du Transporteur de type plafonnement des revenus présente d'importantes limitations quant à son potentiel de réalisation de gains d'efficacité et à son potentiel d'incitation à les réaliser. Ces limitations proviennent du faible ratio des coûts indexés sur les revenus requis.

[76] Ceci dit, la Régie demeure convaincue des avantages d'un mécanisme de type plafonnement des revenus. Ces avantages sont prédominants pour le Distributeur et ils le sont également pour le Transporteur dans le cadre d'un MRI de première génération. Cependant, tout comme mentionné à la décision D-2017-043, ces avantages sont conditionnels à ce que ce type de MRI soit exploité à son plein potentiel.

[77] Afin d'atteindre cet objectif, il faut examiner attentivement les différences entre les caractéristiques du MRI du Distributeur et celui du Transporteur.

[78] En conséquence, la Régie approuve l'implantation d'un mécanisme de type plafonnement des revenus pour le Transporteur. »

(Nos soulignés)

1.2 ÉTABLISSEMENT DU FACTEUR X BASÉ SUR LE JUGEMENT DE LA RÉGIE

7. De l'avis d'EBM, la demande du Transporteur d'établir la valeur du Facteur X à -0,60% est déraisonnable et ne rencontre pas les objectifs fixés à l'article 48.1 LRÉ ;
8. Tout comme dans la décision D-2017-043 pour le Distributeur, la Régie a retenu la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la formule d'indexation du Transporteur ;

➤ D-2018-001, par. 93, 94 et 109 :

« [93] Dans sa décision D-2017-043, la Régie retient la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation. À cette fin, la Régie ordonne au Distributeur de mettre à la disposition des intervenants, au plus tard le 30 juin 2017, les études, analyses et rapports susceptibles d'éclairer la Régie quant à la détermination du Facteur X en phase 3.

[94] La Régie y souligne toutefois que ce jugement doit s'appuyer sur des études contemporaines. Elle est donc d'avis qu'il est opportun de réaliser une étude de productivité multifactorielle (PMF) pour déterminer la valeur du Facteur X. Cette étude doit être réalisée à l'intérieur des premières années d'application du MRI du Distributeur pour une application possible lors de la dernière année du MRI ou lors d'un MRI subséquent. En conséquence, elle ne juge pas nécessaire la tenue d'une phase 2 au dossier mais demande au Distributeur de présenter, en phase 3, la méthodologie et l'échéancier rattachés à la réalisation d'une étude PMF.

[...]

[109] En conséquence, la Régie juge pertinent d'utiliser la méthode basée sur le jugement pour déterminer la valeur du Facteur X à inclure dans la Formule d'indexation du Transporteur. »

9. Ce jugement devra s'exercer sans le bénéfice d'une étude de productivité multifactorielle (une « PMF ») ;

(i) **Un Facteur X négatif qui n'incite pas à la réalisation de gains d'efficience en amont**

10. Tel que mentionné précédemment, le MRI applicable au Transporteur devra aller au-delà d'un simple mécanisme de traitement des écarts de rendement ;

11. Ce principe a été repris par la Régie dans le cadre de la décision D-2018-067 applicable au MRI du Distributeur, où elle concluait que le rôle de la Régie est de déterminer la valeur d'un Facteur X qui permet d'instaurer un mécanisme incitatif reflétant les gains d'efficience du Distributeur pour en faire bénéficier les consommateurs en amont, soit dès l'établissement des revenus requis, sans devoir recourir à un traitement des écarts de rendement *a posteriori* ;

➤ D-2018-067, par. 155 :

*« [155] Ainsi, le rôle de la Régie est de déterminer la valeur du Facteur X qui permet d'instaurer un mécanisme incitatif reflétant les gains d'efficience du Distributeur pour en faire bénéficier les consommateurs en amont, soit dès l'établissement des revenus requis, sans devoir recourir à un traitement des écarts de rendement *a posteriori*. »*

(Nos soulignés)

12. EBM est d'avis que ce principe reconnu par la Régie dans le cadre de l'établissement du MRI du Distributeur est également applicable au MRI du Transporteur ;

13. Dans la décision D-2018-067, la Régie, citant et faisant siens les propos de l'Alberta Utilities Commission (l'« AUC ») dans une décision rendue le 16 décembre 2016, a reconnu que le potentiel de réalisation de gains d'efficience en amont est réduit en présence d'un Facteur X négatif ;

➤ D-2018-067, par. 154 :

« [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 » [notes de bas de page omises]

[nous soulignons] »

(Nos soulignés et emphase ajoutée)

14. De manière générale et tel que constaté par monsieur Audette lors de son témoignage², l'application d'un facteur de croissance des charges nettes d'exploitation (« CNE ») liées à la croissance du réseau de transport (le « Facteur C »)³ combiné à un Facteur X négatif calculé à l'aide de la méthode Kahn sur une période d'uniquement cinq (5) années, sans aucun « stretch factor » ou « dividende client » (« Facteur S »), est déraisonnable puisque, comme l'indiquait l'AUC, cela n'incite pas l'utilité publique à réaliser des gains d'efficience en amont qui pourraient être profitables aux consommateurs ;
15. Par ailleurs, pour les experts retenus par le Transporteur, en l'occurrence la firme Concentric Energy Advisors, Inc. (« Concentric »), l'établissement d'un Facteur X négatif implique seulement le constat qu'il y a augmentation des coûts à un rythme supérieur à celui de l'inflation :

« Concentric notes the Regie's and the AUC's reluctance to set a negative X factor based on the reasoning that, among other issues, I-X indexing is assumed to produce efficiency gains that are passed on to customers, regardless of the actual performance of the utility. Concentric notes that I-X indexing produces efficiency incentives whether the X factor is positive or negative. In other words, a negative X factor only implies that costs are

² Notes sténographiques de l'audience du 18 janvier 2019 - Volume 10, pièce A-0071, p. 146, l. 3 à 26 et p. 147, l. 1 à 2.

³ Mises en services liées aux investissements en « Maintien et amélioration de la qualité de service » et en « Croissance des besoins de la clientèle ».

increasing at a rate that is greater than inflation, not that the company has been inefficient. »⁴

16. Concentric reconnaît également qu'un Facteur X négatif se traduit nécessairement par une hausse réelle du revenu requis⁵ ;
17. Par conséquent, de l'avis d'EBM, ceci peut difficilement inciter le Transporteur à réaliser des gains d'efficacité sur les CNE pour en faire bénéficier les consommateurs en amont, ce qui est contraire à la détermination de la Régie faite dans le cadre de la décision D-2018-067 applicable au Distributeur et contraire aux objectifs mentionnés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.1 LRÉ (« *l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service* » et « *une réduction des coûts profitable à la fois aux consommateurs et, selon le cas, au distributeur ou au transporteur* ») ;
18. Pour conclure cette section, soulignons qu'il ressort clairement de la réponse à la question 11.5 de la demande de renseignements numéro 1 de la FCEI, que la position de Concentric est que tout gain d'efficacité généré par le Transporteur soit uniquement géré *a posteriori* par le biais d'un mécanisme de partage :

« The estimation of the X factor is based on HQT's actual historic operating experience and the experience of other transmission companies included in Concentric's research. These are approaches used by regulators in order to create incentives by breaking the direct link between costs and revenues in a cost of service model. To the extent efficiencies are created, these savings will be shared with ratepayers through the earnings sharing mechanism, providing an extra degree of protection for ratepayers if historic and future costs trends vary. »⁶

(Nos soulignés)

(ii) Le recours à la méthode Kahn pour établir le Facteur X

19. En l'absence d'une étude de productivité multifactorielle, EBM reconnaît qu'il est difficile d'établir une justification quantitative de la valeur souhaitable du Facteur X pour le Transporteur⁷ ;
20. EBM est par conséquent disposée à ce que le Facteur X du Transporteur, pour un MRI de première génération, soit établi sur la base de la méthode Kahn, tel que proposé par Concentric et aussi par Pacific Economics Group Research, LLC (« PEG ») ;

⁴ HQT-13, Document 1.1 révisé, pièce B-0065, p. 29, l. 27 à 34.

⁵ R-3897-2014, « Études, analyses et rapports pour la détermination du Facteur X déposés dans le cadre de l'établissement du mécanisme de réglementation incitative du Transporteur », pièce C-HQT-HQD-0151, annexe B (Rapport de Concentric du 4 avril 2018), p. 19.

⁶ HQT-13, Document 5.1, pièce B-0148, p. 42, R11.5, l. 1 à 8.

⁷ C-EBM-0011, p. 4; voir également C-EBM-0029, p. 5.

21. D'ailleurs, il semble y avoir un consensus quant à l'importance d'avoir recours aux données historiques du Transporteur quant aux CNE. La question litigieuse est quelle est la période à utiliser?
22. EBM juge que la proposition du Transporteur d'établir le Facteur X à -0,60%, en fonction de la méthode Kahn calculée sur une période de cinq (5) années (2013-2017), n'est pas raisonnable puisqu'une aussi courte période de temps ne permet pas à la Régie de porter un jugement adéquat sur la valeur du Facteur X⁸ ;
23. La méthode Kahn, après les ajustements pour les facteurs C, Y, et Z, démontre une faible productivité historique sur une période de 5 ans (-0,64%) ;
24. De l'avis d'EBM, une période historique plus longue résulterait en un Facteur X beaucoup plus approprié ;
25. La même méthode Kahn, avec les mêmes ajustements, démontre une relative bonne productivité historique sur une période de dix (10) ans (0,57%) ;
26. Un Facteur X de 0,57% calculé selon la méthode Kahn sur une période plus longue allant de 2009 à 2017 serait donc plus raisonnable de l'avis d'EBM ;
27. Soulignons à cet égard que PEG est également d'avis qu'une période plus longue est habituellement requise pour être en mesure d'évaluer de manière adéquate une tendance dans l'industrie sur les CNE ;

« To calculate the long-run productivity trend using indexes it is common to use a lengthy sample period. However, a period of more than twenty years may be unreflective of current business conditions. Quality data are often unavailable for sample periods of even this length. The need for a long sample period is lessened to the extent that volatile costs are excluded from the study and the scale index does not assign a heavy weight to volatile scale variables. »⁹

28. Concentric a d'ailleurs reconnu en audience que les données concernant l'année 2012 étaient des données aberrantes (« outlier »)¹⁰ et que l'accroissement des CNE observé en 2017 était principalement occasionné par la demande additionnelle du Transporteur de 45 millions de dollars en maintenance adaptée¹¹, d'où l'engagement numéro 12 de la Régie de recalculer sur la base de la méthode Kahn le Facteur X implicite en enlevant le montant de 45 millions de dollars en maintenance adaptée, ce qui donne un Facteur X

⁸ C-EBM-0011, p. 4; voir également C-EBM-0029, p. 7.

⁹ C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 10.

¹⁰ Notes sténographiques de l'audience du 17 janvier 2019 - Volume 9, pièce A-0070, p. 146, l. 9 à 19.

¹¹ Notes sténographiques de l'audience du 17 janvier 2019 - Volume 9, pièce A-0070, p. 157, l. 14 à 24, p. 158 à 162, l. 1 à 6.

implicite de 0,45% calculé sur une période cinq (5) années et de 1,18% calculé sur une période dix (10) années¹² ;

29. À noter que la valeur de 0,45% calculé sur une période cinq (5) années se rapproche de la recommandation d'EBM d'établir le Facteur X à 0,57% sur la base d'une période historique de dix (10) années ;
30. Soulignons par ailleurs que nous obtenons un Facteur X de 1,3% sur une période de neuf (9) années si l'on exclut entièrement l'année 2017 et un Facteur X de 0,55% si les années 2012 et 2017 sont exclues du calcul¹³, ce qui se rapproche grandement de la recommandation d'EBM d'établir le Facteur X à 0,57% ;
31. EBM est donc d'avis que sa recommandation d'établir la valeur du Facteur X à 0,57% est raisonnable, eu égard aux circonstances ;

(iii) Le recours aux données de productivité de l'industrie et le potentiel de gains d'efficience chez le Transporteur

32. Outre l'expérience passée du Transporteur, la proposition du Transporteur d'établir le Facteur X à -0,60% repose aussi sur des études qui reflèteraient une baisse de la productivité des CNE observée chez certains transporteurs étrangers d'électricité (principalement en Australie et aux États-Unis)¹⁴ ;
33. Dans la décision D-2018-067, la Régie émettait certaines réserves quant au recours aux données de l'industrie qui sont soumises hors contexte et en l'absence de décisions des régulateurs :

➤ D-2018-067, par. 151 et 152 :

« [151] D'une part, la Régie juge que l'analyse présentée par CEA pour déterminer le Facteur X du Distributeur, soit l'utilisation d'une simple moyenne arithmétique à partir de certains rapports d'experts choisis, sans tenir compte des décisions des régulateurs, et sans intégrer les hypothèses ou le contexte de ces études de productivité, est incomplète. Le choix de l'expert de se limiter à certaines données ne constitue pas une position utile et éclairante pour la Régie.

[152] Particulièrement, la Régie est d'avis que pour offrir une recommandation crédible, CEA devait considérer les décisions des régulateurs sur ces dossiers, puisque ces derniers ont fait l'examen de la preuve et ont statué en s'appuyant sur celle-ci. Elle note qu'à l'exception du Massachusetts, aucun régulateur n'a approuvé une valeur négative au Facteur X, en dépit de rapports d'experts qui proposaient une telle valeur lors de l'examen de ces dossiers. »

¹² HQT-15, Document 3.12, pièce B-0209, p. 3.

¹³ C-EBM-0029, p. 8.

¹⁴ HQT-14, Document 6, pièce B-0200, p. 3.

34. Or, dans le présent dossier, nous faisons face aux mêmes difficultés et on peut donc s'interroger au niveau de la force probante de ces données et de leur représentativité pour le Transporteur ;
35. Dans la mesure où la Régie considérait ces données dont le Transporteur se réfère pour tenter d'établir une tendance à la baisse pour la productivité des OPEX (« *Operating Expenses* ») et aussi afin de justifier d'avoir recours à une méthode Kahn sur une base de 5 ans, il y a lieu de rappeler que les données plus récentes au niveau de la preuve ne semblent pas soutenir cette tendance à la baisse ;
36. En effet, il importe de souligner que les données les plus récentes provenant des transporteurs australiens d'électricité quant aux OPEX montrent une nette amélioration au niveau du facteur de productivité des dépenses opérationnelles, et ce, toujours dans la mesure où ces données sont comparables et pertinentes. Nous référons la Régie à cet égard au témoignage de Concentric visant à mettre à jour le tableau 5 que l'on retrouve à la page 6 de sa présentation en audience :

HQT-14, Document 6, pièce B-0200, p. 6 :

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

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

Mise à jour de Concentric en audience :

« Q. Merci. Maintenant, on va sauter au sujet du facteur X et des tendances de l'industrie.

J'aimerais particulièrement entendre Concentric sur la question. Dans la présentation de Concentric hier, à la page 6 de la présentation, vous présentiez la table 5 qui comportait les facteurs de productivité Opex PFP pour les années deux mille douze (2012) à deux mille dix-sept (2017), en mettant à jour, dans le fond, le tableau de la table 5 et nous disant que pour le PFP entre deux mille douze (2012) et deux mille dix-sept (2017), et j'aimerais que vous me confirmiez le chiffre que j'ai entendu, il s'agissait bien de moins zéro virgule vingt-huit (-0,28). Est-ce exact?

Mr. JAMES M. COYNE:

Yes, that correct, for twenty twelve (2012) to twenty seventeen (2017), that's correct.

Q. D'accord, merci. Également, vous mettiez à jour la colonne des Industry TFP entre deux mille six (2006) et deux mille dix-sept (2017) à moins zéro virgule zéro six (-0,06). Est-ce exact?

A. That's correct. From two thousand six (2006) to two thousand seventeen (2017), minus point zero six percent (-0.06%).

Q. Juste pour être certaine que je vous ai bien compris hier, la mise à jour jusqu'en deux mille dix-sept (2017) dans ces deux cas, s'évalue en fonction de la ligne excluding redundancy ou including redundancy? La troisième ou quatrième ligne.

A. Yes, I understand your question. The consultant, and we'll be providing that report in response to the undertaking yesterday, the consultant doesn't break it out in the most recent report and specify whether or not it includes or excludes redundancy payments. I'm not sure why. So, I don't.. I won't have a good answer for you on that. »¹⁵

37. Quant à la question de la Régie relative aux « *redundancy payments* » que l'on retrouve à la fin de l'extrait cité précédemment, PEG souligne que les données mises à jour par Concentric lors de l'audience du 17 janvier dernier incluent effectivement les « *redundancy payments* »¹⁶;
38. Nous notons également une amélioration au niveau du facteur de productivité des OPEX (colonne PFP) pour la période plus récente de 2010-2016 lorsque l'on considère les données provenant de l'étude réalisée par le consultant retenu par Hydro One, laquelle étude comprenait les données de 48 transporteurs d'électricité provenant des États-Unis et d'Hydro One¹⁷ :

U.S. Sample	TFP	PFP
2004-2016	-1.71%	-0.84%
2010-2016	-2.40%	0.00%

39. Quant à l'Australian Energy Regulator (l' « AER »), nous notons que plusieurs des utilités publiques ont des « *Productivity CNE Growth Target* » de 0%¹⁸ ;

¹⁵ Notes sténographiques de l'audience du 17 janvier 2019 - Volume 9, pièce A-0070, p. 12, l. 8 à 25 et p. 13, l. 1 à 17.

¹⁶ C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 8.

¹⁷ HQT-14, Document 6, pièce B-0200, p. 7.

¹⁸ C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 12; confirmé par Concentric dans sa réplique, pièce B-0217, p. 5 (sous réserve de l'objection formulée par EBM quant à la légalité de cette contre-preuve).

40. Finalement, toujours dans la mesure où ces données sont comparables et pertinentes, le consultant retenu par l'AER notait, dans son tout récent « Annual Benchmarking Report » de novembre 2018 pour les transporteurs d'électricité australiens, une hausse en 2017 du facteur de productivité totale chez les transporteurs australiens par rapport aux années antérieures où l'on pouvait noter une baisse :

« Industry-wide transmission network productivity, as measured by TFP, increased by 5.8 per cent over 2017. This is the first year-on-year industry TFP increase since 2013, and is the biggest improvement in TFP over the last 12 years. It is also a significant improvement relative to the long-term industry rate of a 1.3 per cent annual average decline in productivity. »¹⁹

41. La proposition du Transporteur ne prend pas en considération les gains d'efficience qu'il est en mesure de réaliser ;
42. Dans la décision D-2018-067, la Régie notait que le Distributeur demeurait en mesure de réaliser des gains d'efficience, et ce, malgré la tendance à la baisse de la productivité observée chez les distributeurs en Amérique du Nord. Ce faisant, la Régie n'a pu souscrire à la position du Distributeur de fixer une valeur négative pour le Facteur X ;

➤ D-2018-067, par. 156, 157 et 158 :

« [156] La Régie note les efforts d'efficience importants réalisés par le Distributeur depuis 2008, soit un impact annuel moyen d'environ 3,3 % sur ses charges d'exploitation.

[157] Malgré la tendance à la baisse de la productivité pour les distributeurs en Amérique du Nord, la Régie est d'avis que le Distributeur demeure en mesure de réaliser des gains d'efficience. À cet égard, elle partage notamment l'opinion de la FCEI à l'effet que certains projets réalisés, comme le projet LAD, pourront se traduire par des gains d'efficience supplémentaires.

[158] Pour ces raisons, la Régie ne peut souscrire à la proposition du Distributeur de fixer une valeur négative au Facteur X, la preuve soumise ne lui permettant pas de soutenir une telle orientation. »

43. Tout comme pour le Distributeur, EBM note que le Transporteur demeure en mesure de réaliser des gains d'efficience sur les CNE²⁰, surtout si l'on considère les sommes additionnelles octroyées par la Régie pour la maintenance adaptée en 2017, 2018 et potentiellement 2019 ce qui pourrait se traduire par un éventuel « effet rebond »²¹ ;

¹⁹ C-EBM-0030, p. 6.

²⁰ C-EBM-0011, p. 6 et 7; voir également C-EBM-0029, p. 6.

²¹ Voir les paragraphes 46 à 50.

44. En effet, il ressort de l'ensemble du document HQT-3, Document 1 intitulé « Efficience » que le Transporteur affirme être une entité efficiente et performante, ce qui ressort notamment au niveau de l'indicateur composite²², et ce, malgré le fait que l'on peut constater une augmentation des CNE de plus de 217 millions de dollars entre le montant de l'année 2016 et le montant demandé par le Transporteur pour l'année témoin 2019, soit une augmentation de 31,4% des CNE²³;
45. Le potentiel de gains d'efficience du Transporteur au niveau de ses activités opérationnelles, et donc de ses CNE, ressort également clairement de ce document :

« [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. »²⁴

46. De l'avis d'EBM, les sommes additionnelles octroyées au Transporteur au cours des dernières années visant à permettre à ce dernier de déployer de manière optimale sa stratégie de maintenance adaptée, soit des sommes de l'ordre de 107 millions de dollars²⁵, pourraient se traduire par des gains d'efficience au niveau des CNE plus rapidement que le Transporteur ne le laisse croire ;
47. Tout comme PEG²⁶, EBM est d'avis que le changement de tendance observée dans les CNE du Transporteur au cours des cinq (5) dernières années par rapport à la période antérieure à 2012 n'est pas garante de l'avenir, et ce, considérant les sommes importantes qui ont été octroyées par la Régie dans le cadre de la stratégie de maintenance adaptée du Transporteur ;
48. En effet, référant à ce qu'il considère être une période de transition, l'expert de PEG, monsieur Lowry, est d'avis que la Régie ne devrait pas considérer ces sommes pour établir le Facteur X du Transporteur :

« Now another basic issue here is what happens when a company decides to undertake an asset management program. It is admirable, in my opinion, that Hydro-Quebec has decided to make this goal of conserving a capex by extending the service lives of some of their transmission assets. But my main point here is that the effect of this on productivity growth is going to be

²² Indicateur global combinant les résultats de l'indicateur (%) relatif aux coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels et l'indicateur T-SAIDI de l'Association Canadienne de l'Électricité relatif à la fiabilité de service mesurée par la durée moyenne d'interruption de service (minutes) liée au réseau de transport, calculé ici exclusivement avec les données du panel de participants du Best Practice Working Group.

²³ C-AQCIE-CIFQ-0022, p. 12.

²⁴ HQT-3, Document 1, pièce B-0007, p. 23, l. 1 à 2; voir également les sections 5.1, 5.2, 5.3 et 5.4 de ce document.

²⁵ Nous référons la Régie aux dossiers tarifaires R-3981-2016, R-4012-2017 et R-4058-2018.

²⁶ Expertise de PEG, C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 26 : « *Concentric's Kahn method research suggests that HQT's recent CNE productivity growth may have been negative. However, it is not at all clear whether this trend needs to continue* ».

temporary, and not long-term in my opinion. If we go to the next slide, I can illustrate this with a figure.

[...]

But after the transition is made, then you would expect the CNE productivity to pop up, not necessarily to the same level, but it is probably not going to continue to be negative.

And so when Concentric presented you with a similar figure that was actually the company's numbers, they only looked at the first batch of four and the second batch of four. Because that's basically the point where Hydro-Quebec is today. They are at the end of about four or five years of this transition. And Concentric said that you should base the X Factor on these negative values when it must surely be the case that within the space of a year or two or three, the numbers are going to pop up to a more normal level of productivity.

So I believe that it is bad advice to base the X Factor on the numbers during the transition to a new Asset Management regime. »²⁷

49. À cet égard, EBM réfère la Régie au témoignage de monsieur Audette pour EBM, lorsqu'il faisait référence à l'« effet rebond » documenté dans les manuels de référence relatifs aux mécanismes de réglementation incitative et au potentiel de gains d'efficience du Transporteur²⁸ ;

50. En lien avec ce qui précède, EBM réfère également la Régie aux données réelles de 2018 qui démontrent une baisse du nombre d'indisponibilités forcées par rapport à celles observées en 2017²⁹. Soulignons à cet égard le témoignage de monsieur Marc Boucher, président du Transporteur, lequel mentionnait ceci lors de son témoignage rendu à l'automne 2018 dans le cadre du présent dossier sur les autres sujets tarifaires :

« Alors, encore une fois, la bonne nouvelle, c'est que si on regarde de façon plus précise, on voit que l'évolution des IF, pour certaines grandes familles, nos programmes d'intervention fonctionnement. »³⁰

51. Monsieur Boucher mentionnait également que l'objectif du Transporteur était de réaliser, à partir des sommes additionnelles demandées pour l'année 2019 en maintenance adaptée, 100% de la stratégie de maintenance adaptée, et ce, afin de maintenir l'équilibre, de procurer un service fiable et au meilleur coût à la clientèle québécoise et afin d'être en mesure de réaliser l'engagement du Transporteur visant à concrétiser et à maximiser ses pistes d'efficience :

« Maintenant, qu'est-ce qu'on doit faire à partir de maintenant pour continuer d'avoir du succès avec notre stratégie? Évidemment, nous devons continuer de

²⁷ Notes sténographique de l'audience du 21 janvier 2019 - Volume 11, pièce A-0078, p. 170, l. 19 à p. 171, l. 3 et p. 171, l. 17 à 172, l. 10.

²⁸ Notes sténographiques de l'audience du 18 janvier 2019 - Volume 10, pièce A-0071, p. 149, l. 1 à 14, p. 212, l. 25, p. 213, l. 1 à 13 et p. 28, l. 8 à 24.

²⁹ HQT-15, Document 3.15, pièce B-0208, p. 3

³⁰ Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, pièce A-0034, p. 49, l. 13 à 17.

maintenir le risque à un niveau acceptable et ce en réalisant cent pour cent (100 %) de notre stratégie de maintenance adoptée. Alors, pour ce faire, il est essentiel d'obtenir les moyens que nous avons besoin pour poursuivre sur notre lancée.

[...]

Alors, une fois qu'on fait face à cette réalité, quel est le rôle d'un gestionnaire d'actifs? Alors, mon rôle à moi et le reste de mon équipe c'est de définir un juste équilibre entre la fiabilité et le rendement des équipements désirés, les ressources que nous avons besoin d'y attribuer et, évidemment, tout ça par rapport à un risque. Alors, encore une fois, le rôle que nous avons c'est de maintenir cet équilibre.

Nous sommes convaincus que la demande déposée en deux mille dix-neuf (2019) nous permettra de le faire. C'est essentiel pour nous d'obtenir les budgets nécessaires à la réalisation de ce plan pour nous permettre de réaliser cent pour cent (100 %) de notre maintenance adaptée et, ainsi, maintenir le niveau de risque à un niveau acceptable.

[...]

Le budget additionnel demandé s'appuie à la fois sur le MGA et un retour d'expérience opérationnelle. Ces budgets nous permettront de réaliser le défi de maintenance à l'horizon pour les prochaines années. Pour réaliser cent pour cent (100 %) de nos stratégies, nous nous sommes aussi engagés à concrétiser et à maximiser nos pistes d'efficience. Nous sommes confiants d'être en mesure de procurer un service fiable et au meilleur coût à la clientèle québécoise. »³¹

52. Certains intervenants sont d'avis que la tendance future négative proposée par le Transporteur ne concorde pas avec les affirmations effectuées par le Transporteur pour justifier l'octroi de sommes additionnelles dans les dernières causes tarifaires. L'analyste de la FCEI, monsieur Gosselin, s'exprimait d'ailleurs comme suit sur le sujet :

« Q. [131] En tout cas, la Régie va arbitrer ça. Je pense que, vous et moi, les positions sont bien campées. J'aimerais... Puis c'est tout à fait légitime de... Je ne veux pas que vous pensiez que je suis négatif ou quoi que ce soit. Je veux vous amener maintenant sur le Facteur X, la page 6, et sur... Bien, c'est toute la discussion sur le retrait du quarante-cinq millions (45 M\$) de l'année deux mille dix-sept (2017). Le postulat de base, vous me corrigerez si j'ai tort, de votre témoignage, c'est que, de le retirer, bien, c'est plus conséquent par rapport à une vision globale parce que c'est un élément qui est différent ou qui fait tache par rapport au reste, c'est correct, c'est comme ça que vous le voyez?

R. Plus ou moins.

Q. [132] Allez-y! Précisez-moi!

³¹ Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, pièce A-0034, 26, p. 21, l. 11 à 19, p. 28, l. 8 à 24 et p. 30, l. 5 à 14.

R. Oui. En fait ici mon point, c'est simplement de dire que l'évaluation de la productivité historique, basée sur la période deux mille douze deux mille dix-sept (2012-2017), ne devrait pas être considérée par la Régie.

Q. [133] C'est bien.

R. Ça se limite à ça. Et un des points, c'est de dire, bien, le constat qu'on fait sur cette période-là, il découle essentiellement d'une chose qui s'est passée, qu'on connaît tous. Et en plus, il y a l'année deux mille douze (2012) qui est atypique. Puis la notion que, bien, ce qu'on observe entre deux mille douze (2012) puis deux mille dix-sept (2017) va se perpétuer est contredite par ce qu'on sait, ce que le Transporteur nous a dit depuis deux, trois ans.

[...]

R. Bien, c'est sûr qu'il y a un changement de... On met en place une stratégie de gestion des actifs avec un rehaussement de la maintenance. Mais il n'en demeure pas moins que... Puis indépendamment des demandes deux mille dix-huit (2018) et deux mille dix-neuf (2019), ce qui est demandé puis ce qui est présenté, puis ce qu'on recherche, c'est une hausse ponctuelle du budget et, après, ce budget-là reste pendant plusieurs années puis il nous permet de faire notre maintenance. Puis le Transporteur nous dit, ce budget-là est suffisant pour moi pour faire ma maintenance pour toutes les prochaines années, je n'en aurai pas besoin de plus. C'est ça la demande. En tout cas c'est ma compréhension de la demande qui est faite.

[...]

R. Alors, le fait que ça ait pu prendre trois ans pour en arriver là, puis je vous dirais, là, la Régie tranchera sur la question des tarifs deux mille dix-neuf (2019) qu'on a débattue au mois de décembre. On est plusieurs à penser que la transition, elle est finie là puis que la demande deux mille dix-neuf (2019), en fait, devrait probablement ressembler beaucoup plus aux demandes deux mille dix-sept (2017) et deux mille dix-huit (2018). Mais même si la Régie allait avec ce que le Transporteur recommande pour deux mille dix-neuf (2019), on n'a aucune raison de croire que la hausse va se perpétuer. Ce n'est pas ça que le Transporteur a présenté, ce n'est pas comme ça qu'il le demande à la Régie. Et je suis d'accord avec ce que le docteur Lowry a dit ce matin, il n'y a absolument pas de preuve qui suggère que cette tendance-là va se perpétuer. Au contraire, ce que la preuve nous dit, c'est que ça devrait rester au niveau qu'on demande pour les prochaines années. »³²

53. Nous adhérons entièrement à cette position. Le Transporteur peut difficilement justifier que la productivité continuera d'aller à la baisse quand il prétend autrement dans le cadre de l'établissement de ses revenus requis et relativement aux questions d'efficience dans le cadre des causes tarifaires ;

³² Notes sténographique de l'audience du 22 janvier 2019 - Volume 12, pièce A-0078, p. 151, l. 19 à p. 153, l. 1, p. 154, l. 25 à p. 155, l. 14 et p. 155, l. 17 à p. 156, l. 11.

54. D'ailleurs, la Régie a dans le passé donné des instructions strictes au Transporteur au niveau de ses activités de maintenance dans la décision D-2018-021 :

« [167] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un rapport, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de l'évolution de la situation relative à la maintenance du réseau, en précisant dans quelle mesure le montant accordé par la Régie lui aura permis de maintenir la stabilité et la fiabilité du réseau. En outre, la Régie s'attend à ce que le Transporteur démontre qu'il a pu passer d'un mode réactif à un mode préventif, en augmentant la fréquence et l'intensité des activités de maintenance. »

(iv) Argument subsidiaire : le recours possible à un Facteur S

55. Si la Régie est d'avis que le Facteur X doit être basé uniquement sur l'efficience réalisée au niveau des coûts liés aux activités de base du Transporteur au cours des cinq (5) dernières années, comme le propose Concentric, EBM est d'avis qu'un Facteur S devrait être inclus dans la formule d'indexation applicable au premier MRI du Transporteur³³ ;
56. L'inclusion d'un Facteur S dans la formule d'indexation pourrait compenser le manque de données historiques du Transporteur quant à l'efficience réalisée au niveau des coûts liés à ses activités de base et l'inciter à faire des gains d'efficience en amont³⁴ ;
57. En effet, de l'avis d'EBM, un Facteur X négatif témoigne généralement d'un mauvais contrôle historique des coûts ce qui milite en faveur d'un Facteur S plus important afin de donner un incitatif plus grand pour réaliser des gains d'efficience en amont, tandis qu'un Facteur X positif témoigne généralement d'un bon contrôle des coûts, ce qui milite en faveur d'un facteur S moindre, voir même jusqu'à 0%³⁵ ;
58. Tel que mentionné précédemment, bien que le Transporteur affirme être une entité performante et efficiente lorsque l'on regarde son indicateur composite, on ne pourrait affirmer qu'il est efficient au niveau du contrôle de ses CNE, lesquelles ont augmenté d'environ 31,4% depuis 2016 ;
59. Lorsque la méthode choisie pour établir le Facteur X de l'entité visée démontre une mauvaise performance historique au niveau du contrôle de ses coûts, le potentiel d'amélioration de la performance dans le futur devient plus grand et l'établissement d'un Facteur S (aussi appelé « dividende client ») est d'autant plus justifié afin d'inciter l'entité visée à s'améliorer et à être plus performante. C'est d'ailleurs la logique utilisée par

³³ C-EBM-0011, p. 10; voir également C-EBM-0029, p. 9.

³⁴ C-EBM-0011, p. 11; voir également C-EBM-0029, p. 9.

³⁵ C-EBM-0023, p. 3 à 5, R1.1; voir également C-EBM-0036, p. 10.

l'Ontario Energy Board auprès de ses nombreux distributeurs soumis à une forme de mécanisme de réglementation incitative³⁶ :

« Annually, the Ontario Energy Board (OEB) benchmarks the total cost performance of the 65 electricity distributors. The rankings from the benchmarking are used to assign stretch factors that can reduce the rates for those distributors whose rates will be adjusted using the Incentive Rate Mechanism (IRM) (expected to be about 55) in the 2019 rate setting process. The stretch factor assignments are based on the results of a benchmarking study designed to measure individual distributors' cost efficiency.

The incentive rate setting rewards distributors commensurate with their total cost performance. Each distributor is assigned to one of five groups, or cohorts, with the best cost performers in Cohort I and the poorest cost performers in Cohort V. The distributors in Cohort I get no downward rate adjustment. The distributors in the lower cohorts get a downward rate adjustment ranging from 0.15% in Cohort II to 0.60% in Cohort V. The stretch factors incent distributors, and as such, promote, recognize and reward distributors for cost efficiency improvements, which in turn lead to lower distribution costs and rates. »

60. Le Facteur S est souvent utilisé pour réduire le facteur de productivité de base (« *to stretch the X* ») afin de donner à l'avance (en amont) cette part de la productivité aux clients. Il est particulièrement utile dans le cas où l'entité réglementée a été peu performante dans le passé et qu'il y a lieu de lui donner un défi supplémentaire dans le futur, au-delà du Facteur X établi³⁷ ;
61. L'ajout d'un Facteur S à la formule paramétrique telle que proposée par le Transporteur inciterait donc le Transporteur à réaliser des gains d'efficacité au niveau de ses CNE et une part de cette amélioration de la productivité serait donnée à l'avance aux clients, ce qui respecte en tout point le paragraphe 155 de la décision D-2018-067³⁸ ainsi que la décision D-2014-033 dans laquelle la Régie mentionne clairement que le MRI du Transporteur (et du Distributeur) doit aller au-delà d'un simple mécanisme de partage des écarts de rendement ;
62. Le recours possible à un Facteur S permettrait également de modérer l'effet combiné d'un Facteur (X + C) et inciterait le Transporteur à réaliser des gains d'efficacité sur les CNE liées à la croissance du réseau de transport³⁹ ;

³⁶ *Idem*; voir également C-EBM-0036, p. 11.

³⁷ C-EBM-0023, R1.3, p. 7.

³⁸ D-2018-067, par. 155 : « [155] Ainsi, le rôle de la Régie est de déterminer la valeur du Facteur X qui permet d'instaurer un mécanisme incitatif reflétant les gains d'efficacité du Distributeur pour en faire bénéficier les consommateurs en amont, soit dès l'établissement des revenus requis, sans devoir recourir à un traitement des écarts de rendement a posteriori ».

³⁹ C-EBM-0011, p. 3, 12 et 13; voir également C-EBM-0029, p. 13.

63. De l'avis d'EBM, l'analyse de la productivité historique du Transporteur basée sur la méthode Kahn prend déjà en considération une forme de croissance des CNE liées à la croissance du réseau de transport, tel que l'a d'ailleurs reconnu Concentric en audience⁴⁰ ;
64. Il y a donc nécessairement un lien entre le Facteur X suivant une méthode historique de type Kahn et un facteur de croissance des CNE ;
65. Par conséquent, de l'avis d'EBM, l'inclusion d'un Facteur C dans la formule d'indexation du Transporteur, combinée à un Facteur X négatif qui considère déjà une forme de croissance des CNE liées à la croissance du réseau de transport, réduit le pouvoir incitatif de la formule d'indexation au niveau des CNE⁴¹ ;
66. Considérant la décision de la Régie d'établir un Facteur C⁴² et considérant la recommandation de Concentric d'avoir un Facteur X négatif, tout en ayant un Facteur C qui prend en considération l'augmentation des CNE liées à la croissance du réseau de transport⁴³, EBM recommande d'inclure un Facteur S dans la formule d'indexation du Transporteur afin de donner à ce dernier un incitatif supérieur à réaliser des gains d'efficacité sur les CNE liées à la croissance du réseau de transport et pour compenser le biais favorable au Transporteur dû à un Facteur X négatif plus un Facteur C ;
67. Nous référons à cet égard à un extrait d'une réponse de la British Columbia Pensioners' and Seniors' Organization suite à une question de Fortis BC du 29 janvier 2014 dans la preuve d'EBM⁴⁴ :

« 1.3 Please further elaborate on why the inclusion of a growth component in the formula is not required.

Response:

As noted elsewhere in these responses, the inclusion of a growth component is not supported by the historical spending patterns. As such, the inclusion of such a component will generate cost forecasts that are in excess of what is likely to be the cost of providing service. This generous provision will minimize any incentive properties of the PBR, making it easier for the utility to achieve earnings targets without achieving any real efficiency.

1.4 What is the impact of including a customer growth factor in the operating and maintenance (O&M) and capital formula?

Response:

⁴⁰ Notes sténographiques de l'audience du 16 janvier 2019, Volume 8, pièce A-0077, p. 12, l. 10 à 16.

⁴¹ C-EBM-0011, p. 9; voir également C-EBM-0036, p. 12.

⁴² D-2018-001, par. 314.

⁴³ Mises en service de projets d'investissement des catégories « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Croissance des besoins de la clientèle ».

⁴⁴ C-EBM-0011, p. 9 à 13; voir également C-EBM-0023, p. 6 et 7, R1.2 et p. 7 et 8, R2.1; C-EBM-0036, p. 9 et 13.

Inclusion of a growth factor in the O&M and Capital formulae provide increased forecast costs that result in increased rates to customers, and increased revenues for the utilities. As such, the inclusion of such a component will generate cost forecasts that are in excess of what is likely to be the cost of providing service. This generous provision will minimize any incentive properties of the PBR, making it easier for the utility to achieve earnings targets without achieving any real efficiency. »⁴⁵

68. Les passages suivants tirés de la décision D-2018-067 sont également pertinents à cet égard ;

➤ D-2018-067, par. 163, 164, 165, 168 et 172 :

« [163] CEA recommande de fixer la valeur du Facteur S à 0,25 %, pour un Facteur X combiné de -0,5 % dans le cadre d'un premier MRI du Distributeur. Cette recommandation est adoptée par le Distributeur.

[164] Le Distributeur s'interroge sur le recours à un tel facteur, dans la mesure où, comme la Régie le suggère, il est destiné à tenir compte d'un possible biais favorable ou défavorable spécifique, découlant de la résultante de l'ensemble des éléments couverts par la Formule d'indexation.

[...]

[166] En intégrant un Facteur S de 0,25 %, CEA propose un Facteur (X+S) de -0,50 % qu'il estime approprié comme point de départ pour un premier MRI et en lien avec les preuves d'experts soumises dans d'autres juridictions.

[...]

[168] PEG s'appuie donc sur l'évolution du niveau des charges d'exploitation et des cibles d'efficience fixées par la Régie ainsi que sur les expériences récentes dans d'autres juridictions. L'expert juge qu'il est raisonnable de fixer le Facteur S à 0,20 %.

[...]

[172] La FCEI n'a pas évalué le Facteur S. Elle est toutefois d'avis qu'il devrait être corrélé positivement avec le niveau d'incitatif que procure le mécanisme. Selon elle, la règle de partage ainsi que les autres caractéristiques du MRI procurent un incitatif modéré au Distributeur. Par conséquent, la FCEI estime que le Facteur S devrait lui aussi être modéré. Elle indique, dans son argumentation, que le 0.2 % proposé par les deux experts la satisfait. »

(Nos soulignés et références omises)

69. Soulignons finalement que PEG s'est dite en accord avec monsieur Audette à cet égard⁴⁶;

⁴⁵ C-EBM-0011, p. 12 et 13; voir également C-EBM-0036, p. 13.

⁴⁶ Notes sténographiques de l'audience du 21 janvier 2019, Volume 11, pièce A-0078, p. 169, l. 2 à 9.

(v) **La crédibilité de Concentric quant à son évaluation de l'impact du MGA et des potentiels gains d'efficience du Transporteur**

70. De l'avis d'EBM, le témoignage de Concentric portant sur son évaluation de l'impact du MGA et des potentiels gains d'efficience du Transporteur soulève plusieurs questionnements quant à la crédibilité de son témoignage, notamment les suivants :

70.1 Dans son rapport, Concentric n'analyse pas l'impact futur du MGA en lien avec sa recommandation d'un Facteur X négatif pour justifier une tendance négative future des CNE au-delà de sa période de référence (2012-2017);

70.2 Concentric, outre la référence à la mise en place d'une nouvelle formule paramétrique, ne réfère aucunement à une analyse sur les gains d'efficience potentiels du Transporteur⁴⁷;

70.3 Cet extrait du témoignage de Concentric suite à une question de la formation est fort révélateur de la connaissance de l'expert à l'égard du MGA :

« Q. If we were to tell you that in two thousand fourteen (2014) the MGA was supposed to give efficiencies and not cost as much and reduce the expenses, would you be surprised, given to that.

A. When you say reduce expenses, do you mean total revenue requirement or do you mean operating expenses.

Q. Operating expenses.

A. I'm not aware of the role that it would have played in two thousand fourteen (2014) in operating expenses. »⁴⁸

70.4 En réponse à la question 11.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la FCEI, Concentric mentionne qu'elle n'a pas confronté les résultats de son évaluation du Facteur X négatif avec la réalité opérationnelle anticipée pour les années 2020 à 2022. Autrement dit, elle n'a fait aucune prévision quant aux CNE futures du Transporteur, sa recommandation se basant essentiellement sur une analyse historique des CNE du Transporteur :

« Concentric did not review a forecast of HQT costs that would be subject to the X factor. The recommended X factor is based on the considerations described in the Concentric report.

These factors did not include a comparison of the revenues from application of the X factor to a forecast of HQT operating expenses,

⁴⁷ HQT-4, Document 2.1, pièce B-0013, p. 19 à 20.

⁴⁸ Notes sténographiques de l'audience du 17 janvier 2019 - Volume 9, pièce A-0070, p. 149, l. 25 à p. 150, l. 10.

although we have had several discussions with HQT regarding its operational cost drivers. [...] »⁴⁹

(Nos soulignés)

- 70.5 Concentric n'a pas considéré de documents du Transporteur pour les fins de la préparation de son rapport en vue d'analyser l'environnement opérationnel futur du Transporteur :

« In your -- your answer, you indicated that you did not review a forecast of HQT costs that would be subject to the X-factor. The recommended X-factor is based on the consideration described in your report. You have also indicated that these factors did not include a comparison of the revenues from application of the X-factor to a forecast of HQD operating expense;

although, we have had several discussions with HQT regarding its operational cost drivers.

So other than the discussions mentioned in the paragraph above, have you reviewed any documents from HQT in relation to potential efficiency gains?

A. Not historical. Potential efficiency gains. No, those -- those have been based on our discussions with the company as we have described both its past track record of operations, as well as what's going on in the business and what it can expect in the future.

Q. Okay.

*A. But I don't recall any formal documentation that we reviewed that pertained to the future operating environment. »*⁵⁰

- 70.6 En effet et à cet égard, il appert de la preuve que Concentric n'avait pas considéré, pour les fins de la rédaction de son rapport et de sa recommandation d'un Facteur X négatif, la pièce HQT-3, Document 1 (B-0007) relative à l'efficiencia du Transporteur. Concentric a pris connaissance de cette pièce juste avant le début des audiences sachant que la question de l'efficiencia serait abordée, alors même que sa recommandation repose essentiellement sur une tendance historique des données relatives aux CNE du Transporteur⁵¹ ;
- 70.7 Concentric n'a pas non plus suivi le débat dans le présent dossier tarifaire au sujet de la stratégie de maintenance adaptée⁵²;

⁴⁹ HQT-13, Document 5.1, pièce B-0148, p. 41, R11.4, l. 5 à 10.

⁵⁰ Notes sténographiques de l'audience du 16 janvier 2019, Volume 8, pièce A-0077, p. 98, l. 19 à p. 99, l. 16.

⁵¹ Notes sténographiques de l'audience du 16 janvier 2019, Volume 8, pièce A-0077, p. 99, l. 17 à p. 101, l. 10.

⁵² Notes sténographiques de l'audience du 16 janvier 2019, Volume 8, pièce A-0077, p. 109, l. 28 à p. 112, l.7.

- 70.8 Concentric n'avait, jusqu'à la contre-preuve, aucunement considéré un potentiel « effet rebond » tel que soulevé par monsieur Audette lors de son témoignage et l'impact d'un tel effet sur l'évolution des CNE du Transporteur pour les prochaines années⁵³ ;
- 70.9 Finalement, la critique de Concentric relativement à la période de transition soumise par PEG est fondée essentiellement sur les discussions avec HQT :

« Q. [19] Okay. Am I correct, to refer to your testimony of this morning, that you were in a disagreement with Mr. Lowry on his transition period, indicating that you believed that it would be for at least... this transition period would be for at least ten (10) years. Correct? »

A. Well, my testimony was... the primary testimony was that Dr. Lowry had made, offered no support for suggesting that this trend could or would be temporary for the industry or for HQT. And from my knowledge, from discussions with the company, this is a long-term program that's saying that a ten-year period would not be turning around in a two or three or four year period, or certainly not over the MRI period.

But I was taking, in my comments, I'm taking issue with the fact that Dr. Lowry made a statement in his presentation that this could be a temporary trend, and the suggestion from that chart is that it should be expected to turn around. But there was no basis for applying that theory either to the industry or to HQT.

Q. [20] And am I correct to mention that your basis to say that it's for a ten-year period, was not necessarily covered in your initial report? Correct?

A. That's right. We were not making a... in our report, we did not make a... we were not making the case that it was going to be for five, or ten, or forever. We were observing the trend in the companies, MGA expenditures, and we could find no evidence that there would be a turnaround in that trend in the near term, or certainly over the MRI period. But we did not provide a primary analysis of the MGA trend, because we had no forecast, as I just mentioned.

Q. [21] And...

A. But my understanding from discussions with the company, is that this is not a temporary MGA program, this is designed to have a long-term impact on the optimization of the system. There's no reason for us to believe it's temporary.

Q. [22] Okay. And, you just mentioned it, if I understand you correctly your support to the statement for a ten-year period is essentially based on the discussions with HQT.

⁵³ Notes sténographiques de l'audience du 16 janvier 2019, Volume 8, pièce A-0077, p. 100 à 101.

A. *That's correct.* »⁵⁴

1.1 SEUIL DE MATÉRIALITÉ

71. Dans la décision D-2018-067, la Régie a fixé le seuil de matérialité applicable au Distributeur à 15 millions de dollars pour traiter un élément de coût en exclusion (« **Facteur Y** »)⁵⁵ ;
72. Elle a également fixé le seuil de matérialité applicable au Distributeur à 15 millions de dollars aux fins de reconnaître un élément de coût à traiter en exogène (« **Facteur Z** »)⁵⁶ ;
73. Dans la décision D-2018-001 concernant le MRI du Transporteur, la Régie propose qu'un seuil de 2,5 millions de dollars, basé sur le seuil précédemment établi pour les budgets spécifiques, soit retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en Facteur Y. La Régie réserve toutefois sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité lors de la phase 3 du présent dossier⁵⁷ ;
74. De l'avis d'EBM, un seuil de matérialité de 2,5 millions de dollars pour les éléments de coûts du Transporteur à traiter en Facteur Y et particulièrement en Facteur Z⁵⁸ est trop bas⁵⁹ ;
75. Au final, ce seuil ne correspondrait qu'à 0,07% du revenu requis total du Transporteur (2,5 M\$/3 486,6 M\$) ou à 0,28% (2,5 M\$/908,1 M\$) des CNE avant même la considération des Facteurs Y ou Z ;
76. Avec un seuil de matérialité aussi faible, l'examen des demandes de facteurs à exclure de la formule d'indexation du Transporteur pourrait s'apparenter à une méthode de coût de service sur les CNE, et ce, dès que le seuil de 2,5 millions de dollars est atteint prenant pour acquis que les autres conditions pour les exclusions et les exogènes soient remplies⁶⁰ ;
77. Selon EBM, un seuil de matérialité aussi bas que 2,5 millions de dollars va à l'encontre d'un des objectifs principaux d'un MRI, soit l'allègement réglementaire, surtout si l'on considère l'exclusion des dépenses en capital de la formule d'indexation du

⁵⁴ Notes sténographique de l'audience du 23 janvier 2019 - Volume 13, pièce A-0081, p. 44, l. 13 à p. 46, l. 9.

⁵⁵ D-2018-067, par. 227.

⁵⁶ D-2018-067, par. 239.

⁵⁷ D-2018-001, par. 223.

⁵⁸ Notes sténographiques du 18 janvier 2019, Volume 10, pièce A-0071, p. 167, l. 19 à p. 168, l. 3.

⁵⁹ C-EBM-0011, p. 15; voir également C-EBM-0029, p. 16 et 17.

⁶⁰ C-EBM-0011, p. 15; voir également C-EBM-0029, p. 16 et 17.

Transporteur faisant en sorte que le MRI du Transporteur ne couvre qu'environ 23% du revenu requis de ce dernier⁶¹. Dans sa décision D-2018-067, la Régie s'exprimait ainsi :

« [222] Premièrement, la Régie est d'avis que le fait de fixer un seuil à 5 M\$ risque d'amener un nombre plus élevé d'exclusions, ce qui va à l'encontre des objectifs de l'article 48.1 de la Loi. D'une part, l'exclusion d'une rubrique de coûts signifie un examen réglementaire plus approfondi, contrairement à l'objectif d'allègement réglementaire. D'autre part, l'inclusion d'une rubrique de coûts à la Formule d'indexation renforce l'incitatif d'une entreprise à contenir ses coûts, ce qui peut être profitable à la fois aux consommateurs et au Distributeur. »⁶²

78. Par ailleurs, un MRI avec un seuil de matérialité aussi bas et ne couvrant qu'environ 23% du revenu requis ne permet pas, de l'avis d'EBM, d'inclure des incitatifs explicites visant à une plus grande efficacité et à l'amélioration de la qualité de service, tel que mentionné par la Régie au paragraphe 63 de la décision D-2017-043 ;
79. Rappelons que malgré l'exclusion des dépenses en capital de la formule d'indexation du Transporteur, le MRI applicable devra être un incitatif suffisant pour générer des gains d'efficacité sur les CNE. Or, la simple possibilité d'exclure des variations imprévues ou imprévisibles aussi faibles que 2,5 millions de dollars limite la pertinence d'avoir un MRI, de l'avis d'EBM⁶³ ;
80. EBM souligne également que les revenus requis « réels » du Distributeur (en excluant les coûts d'approvisionnement et de transport) et ceux du Transporteur se situent dans un même ordre de grandeur⁶⁴. Un seuil de matérialité semblable à celui du Distributeur, en l'occurrence autour de 15 millions de dollars, pourrait donc être considéré⁶⁵ ;
81. Un seuil de matérialité de l'ordre de 15 millions de dollars donnerait un impact relatif de seulement 15 M\$/908,1M\$ sur les CNE, soit 1,6%. EBM est d'avis que cette valeur est très acceptable et représente un risque d'affaires qui peut être jugé normal pour le Transporteur sans devoir systématiquement recourir à l'équivalent de la méthode coût de service « en informant la Régie », ce qui est à éviter dans le cadre d'un MRI⁶⁶;
82. Par conséquent et afin de conserver le caractère incitatif du MRI du Transporteur et l'objectif d'allègement réglementaire, EBM suggère à la Régie de fixer le seuil de matérialité à 15 millions de dollars autant pour les Facteurs Y que Z, ce qui représente 1,6 % des CNE ;

⁶¹ C-EBM-0011, p. 15.

⁶² D-2018-067, par. 222.

⁶³ C-EBM-0011, p. 16.

⁶⁴ C-EBM-0011, p. 16.

⁶⁵ C-EBM-0011, p. 16.

⁶⁶ C-EBM-0011, p. 17; voir également C-EBM-0029, p. 17.

83. Quant au Facteur Z générique proposé par le Transporteur et considérant la preuve soumise en audience, EBM partage les préoccupations soulevées par la formation en audience⁶⁷ et est d'avis que la solution pourrait être l'article 34 LRÉ, à savoir une demande de sauvegarde présentée par le Transporteur en temps opportun ;

1.2 INDICATEURS DE PERFORMANCE

84. Tel que mentionné en guise d'introduction, le paragraphe 1 de l'art. 48.1 LRÉ mentionne que la Régie doit établir un MRI dont un des objectifs est l'amélioration continue de la performance et de la qualité du service ;
85. Dans la décision D-2018-001, la Régie écrivait ce qui suit quant aux indicateurs de performance :

- D-2018-001, par. 155 à 157 :

« [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 ».

[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.

[157] La Régie estime opportun, dans l'établissement d'un premier MRI, de retenir un certain nombre d'indicateurs existants, dont l'historique est connu, afin de bien calibrer les cibles de ceux-ci. En effet, une calibration adéquate

⁶⁷ Notes sténographiques de l'audience du 17 janvier 2019 - Volume 9, pièce A-0070, p. 95, l. 16 à 25 et p. 101 à 118, l. 1 à 7.

permet d'assurer que la qualité de service est maintenue et qu'il y a un réel incitatif pour le Transporteur. »

(Nos soulignés, emphase ajoutée et références omises)

86. Il ressort de cette citation que la Régie s'attend à ce que les indicateurs de performance proposés par le Transporteur soient calibrés adéquatement afin minimalement que la performance et la qualité de service du Transporteur soit maintenue et que les indicateurs donnent un réel incitatif au Transporteur pour améliorer sa performance et la qualité de son service ;
87. Les bonnes pratiques en matière d'indicateurs de qualité de service doivent favoriser un équilibre entre la fiabilité, la sécurité du public et des employés et la satisfaction des clients. Nous retenons l'emphase à donner à la qualité de service (D-2018-001, par. 158). EBM est donc d'accord qu'il y a lieu de s'inspirer des quatre (4) champs d'intervention proposés par la Régie dans la décision D-2018-001⁶⁸. EBM est cependant d'avis que certains ajustements seraient souhaitables considérant ce qui suit :
- 87.1 De l'avis d'EBM, la méthodologie proposée par le Transporteur pour fixer les cibles de performance pour l'indicateur *Indisponibilités forcées (IF)* (soit l'utilisation de valeurs projetées considérant l'évolution des IF à la hausse pour les prochaines années versus la moyenne des valeurs des IF observées durant les cinq dernières années) ne rencontre pas cette exigence minimale quant au maintien de la qualité de service⁶⁹ ;
- 87.2 De l'avis d'EBM, les cibles de performance pour l'indicateur des *Indisponibilités forcées (IF)* sont établies de manière à faciliter l'atteinte de cet indicateur et ne favorisent ni le maintien ni l'amélioration de la qualité du service, d'autant plus que les projections du Transporteur sont supérieures aux récentes dernières années, qu'elles sont contestées par plusieurs intervenants au présents dossier et que ces dernières ne tiennent pas compte des données réelles de l'année 2018 qui démontrent une baisse des IFs par rapport aux IFs de l'année 2017⁷⁰ ;
- 87.3 Par conséquent, la Régie pourrait explorer l'idée d'avoir comme cible de performance pour l'indicateur *Indisponibilités forcées (IF)* une médiane mobile sur deux (2) ans qui serait en fait le point milieu des deux années précédentes. Une telle avenue pourrait encourager le Transporteur à maintenir ou même à améliorer la qualité du service à la clientèle selon les résultats les plus récents, sans le décourager en cas de très mauvaise performance⁷¹ ;

⁶⁸ D-2018-001, par. 158 : « [...] *fiabilité du service; disponibilité du réseau; sécurité du public et des employés; satisfaction de la clientèle* ».

⁶⁹ C-EBM-0011, p. 18.

⁷⁰ À cet égard, nous référons la Régie à la preuve administrée dans le cadre du présent dossier sur le volet « Sujets tarifaires », notamment la preuve de l'AQCIE-CIFQ, l'AHQ-ARQ et la FCEI ainsi qu'à la pièce HQT-15, Document 3.15 (pièce B-0208).

⁷¹ C-EBM-0011, p. 18.

- 87.4 EBM est également d'avis, nonobstant ce qui précède, que le champ d'intervention *Disponibilité du réseau* devrait être basé sur au moins deux indicateurs de performance, et ce, afin d'atténuer le poids de l'indicateur *Indisponibilités forcées (IF)* ;
- 87.5 EBM a, dans le cadre de sa preuve, proposé l'indicateur CHI (Client Heure Interrompu)⁷², croyant erronément que cet indicateur captait les interruptions/indisponibilités de service pouvant impacter les clients point à point du Transporteur;
- 87.6 Or, il appert de la preuve que l'indicateur CHI ne capterait pas les interruptions/indisponibilités de service aux interconnexions⁷³ ;
- 87.7 Il ressort également de la preuve que les interruptions/indisponibilités de service pour les lignes ne seraient pas captées par l'indicateur *Indisponibilités forcées (IF)*⁷⁴ ;
- 87.8 Par conséquent, EBM est d'avis que le champs d'intervention *Disponibilité du réseau* devrait à tout le moins contenir un indicateur qui reflète les interruptions/indisponibilités de service qui impactent la clientèle point à point du Transporteur ;
- 87.9 EBM propose donc que les indicateurs SAIFI et SAIDI soient inclus sous les champs d'intervention *Disponibilité du réseau* avec un poids de 6,25% chacun, et ce, afin que la clientèle point à point soit considérée et en toute équité avec la charge locale ;
- 87.10 EBM note d'ailleurs l'ouverture du Transporteur à considérer la création d'un nouvel indicateur de performance sous le champ d'intervention *Disponibilité du réseau* qui prendrait en considération les interruptions/indisponibilités de service aux interconnexions⁷⁵. De l'avis d'EBM, la création d'un tel indicateur devrait se faire en collaboration avec les clients point à point du Transporteur ;
- 87.11 Quant au champ d'intervention *Satisfaction de la clientèle*, EBM réitère que la pondération égale entre les indicateurs *Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution* (12,5%) et *Satisfaction des clients point à point* (12,5%) est inappropriée et injuste pour cette dernière catégorie de client⁷⁶ ;

⁷² C-EBM-0011, p. 18.

⁷³ Notes sténographiques de l'audience du 18 janvier 2019, Volume 10, pièce A-0071, p. 126, l. 23 à 25; voir également Notes sténographiques de l'audience du 21 janvier 2019, Volume 11, pièce A-0078, p. 142, l. 25 à 143, l. 3.

⁷⁴ HQT-15, Document 3.16, pièce B-0215.

⁷⁵ Notes sténographiques de l'audience du 21 janvier 2019, Volume 11, pièce A-0078, p. 72, l. 2 à 18.

⁷⁶ C-EBM-0011, p. 18; voir également C-EBM-0029, p. 19 et 20.

- 87.12 De l'avis d'EBM, le champ d'intervention *Satisfaction de la clientèle* ne devrait pas faire l'objet d'une pondération égale entre le Distributeur et les clients du service de transport point à point, ces derniers devant pouvoir bénéficier d'une pondération plus importante que celle accordée au Distributeur, et ce, afin d'éviter toute situation de traitement préférentiel entre affiliés et afin d'éviter qu'un seul client ait un poids relatif trop important⁷⁷ ;
- 87.13 EBM propose donc la pondération qui suit : *Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution* (10%) et *Satisfaction des clients point à point* (15%)⁷⁸ ;
- 87.14 EBM soumet respectueusement à la Régie que l'indicateur *Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution* n'a pas pour objectif d'évaluer la satisfaction des clients du Distributeur à l'endroit de ce dernier, mais bien d'évaluer la satisfaction du Distributeur dans le cadre de sa relation commerciale avec son affilié le Transporteur, et ce, au même titre que l'indicateur *Satisfaction des clients point à point* a comme objectif d'évaluer la satisfaction des clients point à point dans le cadre de leurs relations commerciales avec le Transporteur ;
- 87.15 Quant au champ d'intervention *Sécurité du public et des employés*, EBM se questionne sur le poids de 25% qui lui est accordé, et ce, considérant que l'objectif d'assurer la sécurité du public et des employés est un objectif naturel et que le Transporteur devrait être de *facto* incité à atteindre cette objectif ;
- 87.16 Il est d'ailleurs intéressant de noter que la *Sécurité du public et des employés* se retrouve dans les objectifs corporatifs du Transporteur sous *Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale*, mais que le poids relatif de cet objectif était de 3/30 (10%) en 2017 alors que le poids de cet indicateur est de 0,5/30 (1,7%) pour ce qui est des objectifs corporatifs pour 2018⁷⁹ ;

1.3 ÉTUDE DE PRODUCTIVITÉ MULTIFACTORIELLE

88. Aux paragraphes 111 et 112 de la décision D-2018-001, la Régie a ordonné au Transporteur de procéder à la réalisation d'une étude PMF au cours des trois premières années du MRI du Transporteur et de lui transmettre les résultats de cette étude au cours de la troisième année pour une application possible du résultat lors de la dernière année ;
89. La Régie a ordonné au Transporteur de présenter, en phase 3 du présent dossier, la méthodologie et l'échéancier rattaché à la réalisation d'une telle étude PMF ;

⁷⁷ C-EBM-0011, p. 18; voir également C-EBM-0029, p. 19 et 20.

⁷⁸ C-EBM-0029, p. 19.

⁷⁹ Notes sténographiques de l'audience du 18 janvier 2019 - Volume 10, pièce A-0071, p. 9, l. 4 à 25, p. 10 et p. 11, l. 1 à 8.

90. Le Transporteur mentionne, dans sa preuve⁸⁰, qu'il n'est pas en mesure à ce stade-ci de présenter à la Régie sa proposition de méthodologie à employer pour produire son étude PMF ;
91. Malgré la décision de la Régie d'utiliser son jugement pour déterminer la valeur du Facteur X qui sera applicable dans le cadre du premier MRI du Transporteur (au moins pour les trois premières années), il importe de l'avis d'EBM de viser une démarche relativement rapide conduisant à une étude PMF, et ce, afin de garantir que la formule d'indexation du Transporteur soit juste, prévisible et fiable ;
92. En effet, il importe que le jugement de la Régie puisse s'appuyer sur des études contemporaines, tel qu'ordonné par la Régie dans sa décision D-2018-001⁸¹ ;
93. Ainsi, une fois les résultats de l'étude PMF connus, la Régie pourrait décider de modifier la valeur du Facteur X ;
94. EBM a pris connaissance de l'échéancier de réalisation de l'étude PMF du Transporteur et comprend que l'échéancier ultime demandé par la Régie, soit de présenter les résultats de cette étude au cours de la troisième année du premier MRI du Transporteur, serait respecté ;
95. EBM suggère, préalablement à la présentation à la Régie de la méthodologie de l'étude PMF, la tenue d'une séance de travail avec la Régie, les intervenants, PEG (ou tout autre expert retenu par les intervenants ou la Régie), le Transporteur et son expert afin que tous aient l'opportunité d'émettre des commentaires quant à la méthodologie qui devrait être utilisée et que le Transporteur puisse fournir certaines données qui pourraient servir d'intrants dans l'étude PMF à être réalisée ;
96. Advenant un consensus lors de la présentation quant à la méthodologie proposée par l'expert du Transporteur, ce dernier pourrait débiter ces travaux quant à la réalisation d'une étude PMF. Il y aurait alors une étude PMF réalisée par le Transporteur et les intervenants pourraient, suite au dépôt de l'étude PMF, déposer leurs preuves ou expertises quant à cette étude ;
97. Advenant l'absence de consensus lors de la présentation de la méthodologie proposée par l'expert du Transporteur, les intervenants et/ou la Régie pourraient faire réaliser leur propre étude PMF, laquelle serait également déposée auprès de la Régie au cours de la troisième année du premier MRI du Transporteur ou à une date à être déterminée par la Régie. Les intervenants et la Régie devraient pouvoir avoir accès aux données du Transporteur ;

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

⁸⁰ HQT-4, Document 2, B-0012, p. 9.

⁸¹ D-2018-001, par. 94.