

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N^o : R-4058-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de transport d'électricité

(ci-après « HQT » ou le « Transporteur »)

Demanderesse

ET

**FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE**

(section Québec), 630, boul. René Lévesque
Ouest, bureau 2880, Montréal, Québec,
H3B 1S6

(ci-après la « FCEI »)

Intervenante

PLAIDOIRIE DE LA FCEI

DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019
(Volet MRI et taux de perte)

A. INTRODUCTION

1. Ce dossier a permis de présenter deux thèses contradictoires supportées par des experts bien connus de la Régie.
2. L'audience a aussi permis, notamment par les contre-interrogatoires des témoins d'HQT, d'affaiblir, à notre avis, de manière importante certaines des propositions du Transporteur et de ses experts.
3. Sur la contre-preuve offerte par HQT celle-ci devrait être rejetée ou grandement atténuée puisqu'elle ne rencontre pas les critères usuels.

B. CONTRE-PREUVE PRÉSENTÉE PAR HQT

4. En vertu de l'article 265 al. 2 du *Code de procédure civile* (RLRQ c C-25.01)¹, la partie demanderesse peut, après la preuve de la défense, soumettre une contre-preuve.

Code de procédure civile, RLRQ c C-25.01

265. L'instruction comprend la phase de l'enquête consacrée à l'administration de la preuve, suivie de celle des débats où les parties font leur plaidoirie.

Lors de l'enquête, la partie sur laquelle repose la charge de la preuve procède la première à l'interrogatoire de ses témoins; l'autre partie présente ensuite sa preuve, après quoi la première peut présenter une contre-preuve. Le tribunal peut autoriser l'interrogatoire d'autres témoins.

L'enquête close, la partie sur laquelle reposait la charge de la preuve présente ses arguments la première, suivie de l'autre partie. La première peut répliquer et, si cette réplique soulève quelque point de droit nouveau, l'autre partie peut y répondre. Nulle autre plaidoirie ne peut avoir lieu sans la permission du tribunal.

Le tribunal peut, dans les conditions qu'il détermine, ajourner une instruction si les circonstances l'exigent. Il fixe alors immédiatement une autre date ou demande au greffier de reporter l'affaire au rôle pour qu'une autre date soit fixée. [Nos soulignements]

5. Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (RLRQ c R-6.01, r 4.1) précise les pouvoirs de la Régie en matière d'administration de la preuve écrite lors du traitement d'une demande (autre qu'une plainte).

Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie, RLRQ c R-6.01, r 4.1

PREUVE ÉCRITE

23. Le demandeur doit déposer à la Régie les documents ou la preuve supplémentaire que celle-ci juge nécessaires à ses délibérations.

24. La Régie peut permettre à tout participant de déposer, dans le délai qu'elle prescrit, une preuve.

6. La contre-preuve est évidemment permise lors des audiences devant la Régie de l'énergie mais celle-ci est quand même encadrée par la jurisprudence mais surtout doit être appréciée dans le contexte du dossier sous étude.
7. La contre-preuve ne doit pas constituer une réouverture ni une répétition de la preuve principale auparavant close. Autrement dit :

¹ Anciennement l'article 289 du *Code de procédure civile* (RLRQ, c. C-25).

- Il est interdit d'utiliser la contre-preuve pour établir des faits qui confirment ou renforcent simplement des éléments de la preuve de la demande et qui auraient pu être soumis avant la preuve de la défense²;
 - Il est interdit de présenter une contre-preuve relativement à des questions purement incidentes³; et
 - Il est interdit de scinder la preuve principale en demande et de la soumettre en deux étapes⁴.
8. Dès lors, la contre-preuve est admise lorsque de nouveaux éléments factuels ou moyens de défense non traités par la partie demanderesse (qui ne pouvait raisonnablement les prévoir) sont soulevés par la partie défenderesse i.e. l'apport d'un fait nouveau en défense justifie la présentation d'une contre-preuve. En principe, celle-ci doit donc réfuter ou contredire des éléments de faits nouveaux soulevés par la défense.

« Elle ne sera autorisée que si elle est nécessaire pour assurer qu'à la fin de l'audience, chaque partie aura eu une chance égale d'entendre les arguments complets de l'autre et d'y répondre. »⁵ [Nos soulignements]

9. La Régie s'est déjà prononcée dans la **décision D-2011-038, R-3746-2010 (5 avril 2011)**, sur l'admissibilité du dépôt d'une contre-preuve.
10. Dans cette affaire, Hydro-Québec (le « **Distributeur** ») a invoqué le droit de répondre à la preuve des autres participants puisqu'elle portait sur des sujets qu'il avait peu ou pas abordés tandis que ces derniers ont été unanimes à prétendre que le Distributeur cherchait à déposer une contre-preuve de façon non conforme aux règles procédurales usuelles. Trois des intervenants ont soumis que le Distributeur cherchait à déposer une preuve sur des éléments qui n'étaient pas nouveaux et qu'il aurait pu déposer dans le cadre du dépôt initial de sa demande ou, à tout le moins, avant le dépôt de leur preuve. La Régie a tout de même accueilli la demande de dépôt de la contre-preuve du Distributeur en soulevant notamment les motifs suivants :

« [12] Dans ce contexte, après examen des arguments du Distributeur et des intervenants, la Régie en vient à la conclusion que le dépôt d'observations écrites que le Distributeur souhaite effectuer, avant l'étape des argumentations, et en vue de « corriger des informations factuelles et des opinions émises par certains intervenants et leurs experts » correspond au dépôt d'une contre-preuve.

[13] Cependant, la Régie ne juge pas nécessaire, dans le cas présent, de se prononcer sur le caractère de nouveauté ou non des quatre sujets abordés par

² Dupuis, Monique et Reynolds, Stéphane, « Preuve et procédure », Collection de droit 2017-2018, École du Barreau du Québec, Éditions Yvon Blais, 2017, aux pp 292-293.

³ *R. c. Aalders*, [1993] 2 RCS 482, 1993 CanLII 99 (CSC) à la p 478.

⁴ Voir notamment : *R. c. Krause*, 1986 CanLII 39 (CSC), [1986] 2 R.C.S. 466, 474, EYB 1986-95563 à la p 473 et *R. c. Aalders*, [1993] 2 RCS 482, 1993 CanLII 99 (CSC) à la p 478.

⁵ *R. c. Krause*, 1986 CanLII 39 (CSC), [1986] 2 R.C.S. 466, 474, EYB 1986-95563 à la p 474.

les intervenants et énoncés au paragraphe 5 de la présente décision, à propos desquels le Distributeur souhaite déposer une contre-preuve, ni donc sur l'admissibilité de celle-ci. En effet, étant maître de sa procédure⁶, la Régie est d'avis que ces sujets, dans **la mesure propre à chacun**, sont pertinents à son examen et elle est intéressée à connaître le point de vue du Distributeur quant à la preuve des intervenants sur ceux-ci.

[14] La Régie est donc d'avis qu'il y a lieu d'autoriser le Distributeur à déposer une contre-preuve sur les quatre sujets énoncés au paragraphe 5 de la présente décision. Elle est également d'avis qu'il y a lieu de permettre aux intervenants de déposer des demandes de renseignements sur cette contre-preuve, mais qu'il n'est cependant pas nécessaire d'autoriser le dépôt de preuves supplémentaires par les intervenants à la suite du dépôt des réponses du Distributeur à ces demandes de renseignements, le cas échéant. La Régie juge que le dépôt des argumentations sera suffisant pour lui permettre de compléter son examen de la demande d'autorisation du projet CATVAR. » [Nos soulignements]

11. En outre, ces décisions sont intéressantes puisqu'elles démontrent que la Régie, qui est maître de sa procédure, pourra permettre la contre-preuve, sujet par sujet, dans des cas particuliers lorsque celle-ci est pertinente à l'examen de la demande qui lui est soumise.
12. Pour vérifier si la contre-preuve doit être rejetée ou accueillie il faut analyser les affirmations faites par l'expert d'HQT lors de sa présentation :
 - a) PEG suggère que la tendance du MGA est temporaire.

Cette affirmation ne repose pas sur la preuve, est hypothétique et est contredite par le témoignage de HQT et la preuve. Dr. Lowry affirme que la croissance de la productivité est temporaire. Il prend pour acquis que la tendance du MGA va continuer.

- b) Le fait d'avoir utilisé une moyenne de 4 études disparates.

Dr. Lowry a utilisé cette approche pour le facteur X aux pages 26-27 de son rapport. Si cette méthode n'est pas la bonne que propose les experts d'HQT? Ils s'appuient sur des données de 4 ans à partir d'une seule étude!

- c) Australie : Aucune de ces décisions, ni citations fournies par Dr Lowry n'ont été vérifiées.

Dr. Lowry a cité la décision TasNet dans son rapport. Il a ajouté d'autres décisions additionnelles dans sa présentation en réponse à l'affirmation de M. Coyne que la décision de TasNet n'était pas pertinente.

⁶ [Note : Référence aux paragraphes 15 et 30 de la décision D-2009-075, R-3683-2009, 10 juin 2009.]

- d) Les études américaines sur la productivité requièrent un ajustement de 100 points de base pour l'inflation pour tenir compte de la différence avec le Canada. Affirmation de M. Coyne que pas de preuve à cet effet par Dr. Lowry.

Dr. Lowry en a discuté aux pages 39-42 de son rapport.

- e) La productivité des Transporteurs américains à la baisse. Pas de preuve à cet effet.

Dr. Lowry en discute à la page 21 de son dernier rapport.

- f) L'affirmation par Dr. Lowry que Hydro One est comparable à HQT. Pas de preuve à cet effet selon M. Coyne.

Il est de connaissance réglementaire auprès de la Régie que le réseau d'Hydro-One sert aussi un vaste territoire et, sans être identique, peut certainement être comparé.

- 13. La contre-preuve offerte par HQT apparaît donc plutôt comme une tentative de dernière minute d'offrir, sujet par sujet, des réponses qui auraient dues être données plus tôt à l'audience. Ce qui ne rencontre pas les critères de la contre-preuve. Au surplus, si la Régie accepte cette preuve celle-ci a une très faible valeur probante.

C. FACTEUR X

- 14. HQT a proposé un facteur de productivité de -0,6% tel que le lui recommandent les experts de la firme Concentric Energy Advisors (« CEA »). Ce facteur de productivité est basé sur un ensemble d'information incluant une analyse de la productivité du Transporteur pour les dépenses comprises dans la formule d'indexation incluant les prestations de travail.
- 15. Concentric et le Transporteur considèrent que la productivité historique du Transporteur sur la période 2012-2017 est un indicateur adéquat du niveau de productivité qui devrait être attendu pour le terme du MRI.
- 16. Dans sa preuve écrite (p.19) et à l'audience, la FCEI considère que la productivité historique du Transporteur sur la période 2012-2017 n'est pas une base adéquate pour établir la productivité attendue pour la période d'application du MRI et ce pour plusieurs raisons.
- 17. Une période d'analyse aussi brève accorde beaucoup trop de poids aux variations ponctuelles et rend les résultats très sensibles au choix des années de début et de fin de la période d'analyse. Dans sa preuve écrite, la FCEI (p. 19) rappelle que, la productivité annuelle moyenne sur la période 2011-2016 est de 1,69% plutôt que -0,57% pour 2012-2017.

18. La proposition de CEA apparaît déraisonnable aux yeux de la FCEI
- HQT prend pour acquis que les CNE 2019-2022 maintiendront la tendance 2012-2017,
 - Pourtant la preuve est à l'effet inverse :
 - La croissance 2012-2017 des CNE est essentiellement due à l'ajustement des dépenses de maintenance;
 - La productivité 2012-2017 aurait été de 0,45 (45 M\$) à 0,67 (54 M\$) sans cet ajustement;
 - Le plan de mise à niveau de la maintenance d'HQT prévoit un ajustement ponctuel et non une croissance continue;
 - Les données réelles d'IF sur les trois dernières années suggèrent une stabilisation des indisponibilités et non une poursuite de la croissance.
19. La période 2012-2017 est particulièrement affectée par ce problème parce que les années 2012 et 2013 constituent un creux dans le niveau des dépenses du Transporteur après plusieurs années de compressions budgétaires (productivité moyenne de 4,4% entre 2008 et 2013) et que l'année 2017 intègre un ajustement ponctuel marqué de 45 M\$ à 54 M\$ des dépenses de maintenance.
20. Pourtant, le Transporteur prévoit lui-même que les budgets qu'elle demande pour 2019 seront suffisants pour stabiliser la situation dès 2020. Une réduction du risque de maintenance est même anticipée au-delà de 2020.⁷ De plus, le Transporteur ne prévoit pas que le vieillissement du réseau aura d'impact important sur le risque de maintenance au cours des prochaines années.
21. La période 2008-2017, donne une indication beaucoup plus valable de la productivité prospective du Transporteur que la période 2012-2017. La FCEI note que sur la base de cette période, la productivité aux CNE incluant les prestations de travail est de 0,57 % et passe à 0,88% si les prestations de travail sont exclues.
22. À l'audience, le témoin de la FCEI a indiqué que :

« Et je voulais revenir sur ça parce que je pense que c'est quand même un point important du dossier. Donc, Concentric fait l'hypothèse que la productivité deux mille douze-deux mille dix-sept (2012-2017), deux mille treize-deux mille dix-sept (2013-2017), mais en fait moi j'ai dit deux mille douze-deux mille dix-sept (2012-2017) parce que la productivité de deux mille treize (2013) est ancrée, dans l'année deux mille douze (2012), donc le point de départ c'est vraiment deux mille douze (2012). Concentric dit : ça, ce qu'on observe comme productivité sur cette période-là c'est représentatif ou c'est une bonne évaluation

⁷ B-0008, p. 23, figure 7

de ce à quoi on pourrait s'attendre pour les années futures. Alors, selon nous, c'est tout à fait inexact puis en fait la preuve du Transporteur dit». exactement le contraire ». [...]

Mais je pense que ce qui est le plus important à observer c'est que le Transporteur, «quand il a présenté ses ajustements à sa stratégie» de gestion des actifs puis le rehaussement du niveau de la maintenance, c'était très, très clair la façon qu'ils ont présenté ça. Ils nous ont dit, puis je vais vous lire la citation, là, qui est tirée du dossier tarifaire deux mille dix-sept (2017). Donc, c'est à la pièce B-0009 page 60. La figure illustre clairement qu'une approche favorisant les interventions aux investissements a un effet cumulatif sur les revenus requis qui s'accroît, comparativement à l'effet ponctuel des interventions non capitalisables de maintenance. Les scénarios de gestion des actifs exerçant une pression importante sur les revenus requis sont considérés comme moins favorables que les autres. Donc, il nous dit que l'effet est ponctuel dans la stratégie de maintenance adaptée qu'il privilégie.»⁸

23. Le Facteur X devrait donc se situer à (0,57%), et non -0,64% devrait être intégrée au reste des considérations prises en compte par CEA pour déterminer le niveau de productivité approprié.

D. FACTEUR Y POUR LES COÛTS LIÉS AUX PRESTATIONS DE TRAVAIL

24. La Régie, dans sa décision D-2018-001 a déterminé que la formule d'indexation ne s'appliquait qu'aux charges d'exploitation non visées par des facteurs Y ou Z.⁹
25. HQT demande à la Régie de revoir cette décision pour inclure les prestations de travail capitalisables à l'intérieur de la formule. Celles-ci seraient par la suite retirées du revenu requis par le biais d'un facteur Y.
26. Même si cette demande a pour effet d'inclure des charges capitalisables dans la formule d'indexation, la FCEI y est favorable parce qu'elle améliore l'incitatif global à l'efficacité qui résulte du mécanisme.
27. La proposition comporte des avantages et inconvénients.
28. Quant aux avantages, on note que la proposition élimine un incitatif indésirable à hausser les dépenses capitalisables au-delà du niveau optimal, permet à HQT de réduire les dépenses capitalisables sans réduire son rendement si cela est optimal au niveau opérationnel et augmente l'incitatif à gérer les dépenses capitalisables (sans hausse des dépenses non capitalisables).

⁸ Notes sténographiques, 22 janvier 2019, Volume 12, page 133, ligne 11 à page 138, ligne 7.

⁹ Paragraphe 213

29. Le témoin de la FCEI a indiqué à l'audience :

« Alors, d'intégrer le facteur Y règle un peu ce problème-là parce que si vous décidez de transférer des ressources capitalisables... non capitalisables vers du capitalisable, bien, ça va réduire vos coûts au rapport annuel, mais ça va aussi réduire votre revenu requis. Un autre avantage en termes d'incitatif, c'est que, bon, ça enlève cet incitatif indésirable-là, je dirais, mais ça rajoute aussi un incitatif désirable qui est que, à partir de ce moment-là, HQT... si vous excluez les prestations de travail de la formule, vous créez un incitatif à HQT de gérer les dépenses capitalisables de façon plus efficiente que si c'est déjà intégré dans la formule. »¹⁰ [Nous soulignons]

30. Quant aux inconvénients, on note le risque de sous-estimation de la prestation de service lors du dossier tarifaire et le déplacement possible des activités capitalisables vers l'externe (HQESP).

31. M. Gosselin ajoute à l'audience:

« Par contre, il y a certains inconvénients aussi qui viennent avec le fait de mettre, de traiter en facteur Y. Et, bon, le premier inconvénient, c'est un risque de sous-estimation de la prestation de service lors du dossier tarifaire. Donc, si vous mettez un Y, bien, vous avez intérêt à prévoir que vous allez faire peu de dépenses capitalisables pour avoir un revenu requis plus élevé puis des tarifs plus élevés. Mais dans la réalité, bien, finalement vous en faites plus. Et donc vous générez un bénéfice sur cet écart-là. L'autre inconvénient... Là, je l'ai mis en rouge dans la diapositive parce que c'est un élément nouveau qu'on n'avait pas dans la preuve, qu'on n'avait pas en fait identifié à ce moment-là, mais qu'on a identifié récemment, et qui est quand même important, je pense, à prendre en considération. Et c'est que, dans le fond, il pourrait y avoir un intérêt si on met un facteur Y pour HQT de prendre des dépenses capitalisables et les déplacer à l'externe, les déplacer, par exemple, vers HQ Équipement. »¹¹

32. L'ajout d'un facteur Y sur les prestations de travail amènerait une hausse des activités prestations de travail qui pourrait induire une baisse du revenu requis éliminant du même coup l'incitatif à favoriser indûment les activités capitalisables. Ainsi, la répartition des ressources humaines entre les activités capitalisables et non capitalisables serait neutre du point de vue du rendement de l'actionnaire laissant au Transporteur le soin de choisir la répartition la plus adaptée de ses ressources sans interférence induite du MRI.

33. À l'audience, le témoin de la FCEI mentionne enfin:

« Le compte d'écart permet de contrôler ce problème-là, d'une cause tarifaire à l'autre, mais il reste que le problème persiste entre la cause tarifaire puis le rapport annuel. Et donc, en mettant un compte d'écart, bien on vient régler ce problème-là. »

¹⁰ Notes sténographiques, 22 janvier 2019, Volume 12, page 125 ligne 23 à la page 127 ligne 4

¹¹ Notes sténographiques, 22 janvier 2019, Volume 12, page 127 ligne 5 à la page 128 ligne 1

[...]

«Et il y a une question qui a été posée au panel d'HQT durant l'audience, où on demandait :mais qu'est-ce que vous pensez de la proposition de la FCEI de mettre en place un compte d'écart sur le Facteur Y pour les prestations de travail? Et on vous a dit : bien si on met un compte d'écart, on va enlever l'incitatif à être... à être efficient dans la gestion de ces dépenses-là. Et je comprends un peu la réponse parce que, de façon générale, c'est un peu la logique qui s'applique. Quand on met un compte d'écart sur quelque chose, on a l'impression qu'on enlève l'incitatif à être efficient. Mais ici, c'est une situation particulière parce qu'on a une enveloppe globale qui est fixe, puis là bien on est juste en train de jouer sur comment on la répartit entre le capitalisable puis le non capitalisable. Alors en fait, le fait de mettre un compte d'écart ça amène un incitatif à gérer efficacement ces dépenses-là, pour les mêmes raisons que j'expliquais tout à l'heure. Pourquoi le Facteur Y, d'une cause tarifaire à l'autre, donne un incitatif à gérer efficacement ces dépenses capitalisables? Bien ici, le compte d'écart entre le rapport annuel puis le... entre le dossier tarifaire puis le rapport annuel a exactement le même impact.»¹² [Nous soulignons]

34. Il demeure toutefois un incitatif à favoriser les activités capitalisables en cours d'année suite à la fixation de la prévision de travail au dossier tarifaire. Pour pallier ce problème, un compte d'écart sur les prestations de service devrait être mis en place. Ainsi, une hausse des dépenses capitalisables entre la prévision du dossier tarifaire et le réel n'aurait pas d'effet non plus sur le rendement de l'actionnaire.
35. Selon la FCEI, la combinaison de ces deux éléments, facteur Y et compte d'écart, éliminerait complètement l'incitatif indésirable à favoriser indûment les dépenses capitalisables.
36. En audience, Mme la présidente, a questionné M. Gosselin sur les critères pour établir un facteur Y et notamment sur le contrôle qu'exerce le Transporteur sur la prestation de travail.
37. M. Gosselin a mentionné que, selon lui, le Transporteur exerce un contrôle sur la prestation de travail, mais qu'il estimait tout de même qu'il est dans l'intérêt des clients de mettre en place un compte d'écart sur cet élément de coût.
38. Il a entre autres mentionné sa nature qui est très différente du reste du revenu requis.
39. La mise en place d'un mécanisme incitatif vise à améliorer les incitatifs à l'efficience perçus par l'entreprise
40. Les facteurs Y ne sont pas en soi désirables, ils sont un mal nécessaire qui vise à protéger l'entreprise contre des variations de coûts importants hors de son contrôle.

¹² Notes sténographiques, 22 janvier 2019, Volume 12, page 130 ligne 25 à la page 132 ligne 25

41. On cherche à les limiter pour deux raisons principales : favoriser de meilleurs incitatifs et éviter de faire le suivi individuel d'une multitude de postes de coûts
42. Pour ce faire la Régie a établi quatre critères.
 - la récurrence des coûts (Facteur Y) ou l'imprévisibilité de l'occurrence de ces coûts 6 (Facteur Z) pendant la durée du MRI ;
 - l'imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts ;
 - l'insuffisance ou l'absence de contrôle du Transporteur sur les éléments de coûts ;
 - un seuil de matérialité proposé à 2,5 M\$, tant pour la création que pour le maintien d'un élément de coût en Facteur Y et pour le Facteur Z
43. Selon la FCEI, il y a dans ces critères une présomption que l'ajout d'un facteur Y détériore les incitatifs.
44. Or, le témoignage de M. Gosselin est que la nature de l'élément de coûts prestation de travail fait en sorte que l'ajout d'un facteur Y améliore les incitatifs.
45. Ainsi, la mise en place d'un facteur Y pour la prestation de travail est cohérente avec l'objectif d'optimisation des incitatifs qui est à la base du MRI et des critères visant à restreindre le nombre de facteurs Y.
46. Les critères pour la mise en place d'un facteur Y n'ont pas été pensés et ne sont pas adaptés à l'élément de coût prestation de travail qui unique de par sa nature.

E. INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE ET LIEN AVEC LE PARTAGE DES TROP-PERÇUS

PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

47. HQT souhaite retenir des indicateurs de qualités de service dans quatre champs d'intervention préalablement identifiés par la Régie soit la fiabilité du service, la disponibilité du réseau, la sécurité du public et des employés et la satisfaction de la clientèle.¹³ Il propose de plus une pondération égale pour chacune de ces quatre dimensions.
48. Le Transporteur propose de construire un indice global du maintien de la qualité de service (« IMQ »). Le partage des excédents de rendement issus de l'application du mécanisme serait fonction du niveau réel de l'IMQ.
49. Il propose de lier le résultat de cet indicateur au partage des excédents de rendement selon le modèle suivant.

¹³ D-2018-001, paragraphe 158.

- si l'IMQ est supérieur ou égal à -1, le Transporteur conserve l'entièreté de la part à laquelle il est éligible en vertu du MTÉR en vigueur ;
- si l'IMQ est inférieur à -1, mais supérieur à -2, un point de pourcentage est remis à la clientèle pour chaque centième (0,01) de l'indice en deçà de -1. Par exemple, pour un IMQ de -1,21, 21% de la part du Transporteur est remis à la clientèle ;
- si l'IMQ est inférieur ou égal à -2, la totalité de la part du Transporteur est remise à la clientèle.

CHOIX DES INDICATEURS

50. La FCEI ne croit pas (tel qu'indiqué à sa preuve p. 24) que le choix de l'indice IF soit le meilleur choix. Dans la décision D-2018-001, la Régie souligne l'importance de bien calibrer les cibles des indicateurs pour assurer notamment un réel incitatif pour le Transporteur.

CIBLES INDIVIDUELLES

51. Tel que mentionné dans sa preuve, le nombre réel d'indisponibilités forcées pour 2018 et les limites des modèles prévisionnels remettent sérieusement en cause la fiabilité des prévisions pour 2019 à 2022.

AGRÉGATION DES INDICATEURS ET CIBLE COLLECTIVE

52. La FCEI est en désaccord avec la proposition du Transporteur relativement au calcul de l'IMQ et au lien entre celui-ci et le MTÉR. Elle estime que cette proposition n'atteint pas les objectifs visés par la Régie au paragraphe 157 de sa décision D-2018-001 parce que trop peu contraignante.
53. La méthodologie de liaison entre l'IMQ et le MTÉR se révèle être très problématique. En particulier, le seuil d'IMQ proposé par le Transporteur pour obtenir la totalité de sa part des excédents de rendements en vertu de MTÉR, soit -1, est en effet beaucoup trop facile à rencontrer.
54. Pour le calcul de l'IMQ, le Transporteur commence par uniformiser chaque indicateur. Pour ce faire, il calcule la différence entre le résultat annuel et la cible. Par la suite, il divise cette différence par l'écart-type. Ainsi, la distribution de probabilité de chaque indicateur uniformisé présente une moyenne nulle et un écart-type de 1.
55. Il n'est ni nécessaire ni souhaitable de protéger HQT contre toutes les variations hors de son contrôle :
- Trop de protection réduit l'incitatif à maintenir la qualité de service
 - L'objectif premier du mécanisme est d'être incitatif
 - La bonification du rendement est un moyen et non une fin

La FCEI estime que la compensation entre indicateurs doit être limitée afin d'assurer un incitatif à maintenir une bonne performance dans toutes les dimensions de la qualité de service

La FCEI est en accord avec PEG à l'effet qu'un incitatif devrait être maintenu même en l'absence d'excédent de rendement

La FCEI recommande de rejeter l'IMQ proposé par HQT parce que :

- Possibilité de compensation entre les indicateurs est illimitée
- Critère à atteindre est trop permissif

56. Le témoin de la FCEI ajoute à l'audience :

« Alors, le mécanisme incitatif, ce qu'on veut c'est qu'il soit incitatif et ça, c'est très important. Et il y a toujours un équilibre à rechercher entre le pouvoir incitatif puis l'équité du partage dans le mécanisme, mais c'est toujours dangereux de vouloir rechercher trop l'équité puis de trop vouloir protéger l'entreprise réglementée au détriment du pouvoir incitatif. Et donc, ici, c'est ça, je voulais le mentionner, la bonification du rendement, évidemment, pour l'entreprise, c'est une fin. Eux, ils embarquent dans le mécanisme parce qu'ils veulent aller chercher de la bonification, mais du point de vue du régulateur, bonifier le rendement du Transporteur, ce n'est pas ça l'objectif. L'objectif, c'est de l'inciter à être efficient. Si on est capable de l'inciter à être efficient sans qu'il n'y ait aucune bonification, ça ne serait pas grave. L'important, c'est que l'incitatif soit là. Maintenant, une autre question de principe qui est dans la même lignée, c'est que dans la proposition qui est faite par le Transporteur, bien, il y a une possibilité de compensation importante entre les indicateurs et il y en a aussi de la possibilité de compensation dans la proposition du docteur Lowry. Nous, ce qu'on recommande c'est que cette compensation-là, s'il y en a, elle soit limitée parce que c'est important de maintenir une bonne performance, pas seulement globalement, mais au niveau de chaque dimension de la qualité de service. Par ailleurs, on pense que... On est en accord avec PEG à l'effet qu'il faudrait qu'il y ait un incitatif à maintenir la qualité de service qui soit là, même dans des scénarios où il n'y a pas d'excédents de rendement. Parce qu'un des dangers, évidemment, c'est que, bon, bien, si les excédents de rendement sont faibles ou voire légèrement négatifs, bien il n'y a plus d'incitatif à maintenir la qualité de service. Alors, notre recommandation par rapport à ça, c'est de rejeter l'indicateur proposé par HQT pour deux raisons principales. C'est que, un, le critère qui est proposé est beaucoup trop permissif et il y a une possibilité de compensation illimitée entre les indicateurs, entre les dimensions et la qualité de service.»¹⁴ [Nous soulignons]

¹⁴ Notes sténographiques, 22 janvier 2019, Volume 12, page 139 ligne 8 à la page 141 ligne 4

57. En somme, la FCEI recommande à la Régie de rejeter l'utilisation d'un indicateur agrégé de même que les cibles proposées pour cet indicateur.
58. La FCEI s'inspire donc de la recommandation de PEG pour formuler la recommandation suivante :
- chaque indicateur retenu est associé à une fraction de la part des excédents de rendement du Transporteur sur la base de la pondération qui lui est attribuée;
 - au terme du MRI, le Transporteur doit remettre à la clientèle 5% de sa part des excédents de rendement pour chaque 1% de dégradation de la moyenne de l'indicateur sur 4 ans par rapport à la cible;
 - toutefois, les cinq premiers pour cent de dégradation d'un indicateur peuvent être compensés par l'amélioration d'un ou plusieurs autres indicateurs. Chaque pourcentage d'amélioration d'un indicateur permettant de réduire de 1% la dégradation d'un autre indicateur après prise en compte de la pondération relative de ces deux indicateurs;
 - Pour les fins de l'application de cette recommandation, la part d'excédents de rendement du Transporteur serait présumée être d'au moins 40 M\$ sur la durée du mécanisme.

F. CLAUSE DE SORTIE

59. Le Transporteur propose la clause de sortie suivante :
- déclenchement de la clause de sortie advenant un écart de rendement supérieur ou inférieur à 150 points de base par rapport au taux de rendement autorisé de 8,2 %, après application du MTÉR et sur une base annuelle ;
 - fin du MRI, le cas échéant ;
 - retour à la réglementation en coût de service d'ici à ce que le MRI soit réinstauré. Les modalités pour un retour au coût de service seraient proposées dans le cadre du dépôt d'une demande de recours à la clause de sortie, le cas échéant.
60. La FCEI croit, tel qu'indiqué dans sa preuve à la page 28, que ces modalités ne sont pas suffisamment contraignantes. Pour maximiser le pouvoir incitatif du mécanisme, il importe, selon la FCEI, que le déclenchement de la clause de sortie ne survienne qu'après qu'un déficit de rendement significatif et récurrent ait été observé.
61. La FCEI recommande donc que la clause de sortie ne soit déclenchée que si un déficit de rendement négatif d'au moins 0,5 % est observé sur au moins 2 années consécutives et que le déficit cumulatif de ces années soit d'au moins 3 %.

G. TAUX DE PERTE

62. Nous vous renvoyons à notre argumentaire du 24 janvier dernier.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 1^{er} février 2019

Fasken Martineau DuMoulin

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Copie conforme

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Procureurs de l'intervenante FCEI