

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 D'OPTION CONSOMMATEURS (OC) À HYDRO-QUÉBEC
TRANSÉNERGIE (HQT)**

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

R-4058-2018

CARACTÉRISTIQUES DU MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (MRI)

Facteur d'inflation (Facteur I)

- 1. Référence :** i) Pièce B-0012, p. 7.

Préambule :

- i) *« Considérant la similarité de la croissance de la masse salariale et des autres coûts du Distributeur et du Transporteur, ce dernier propose l'utilisation des caractéristiques et indices d'inflation décidés dans la décision D-2018-067 pour son Facteur I.*

Toutefois, lorsque la Régie mentionne que les données à utiliser pour les deux sous-indices sont celles pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, le Transporteur comprend plutôt que ces données sont celles de l'année qui précède celle où une demande tarifaire est déposée. »

Demande :

- 1.1 Pour l'élaboration du Facteur I, veuillez indiquer si le Transporteur a évalué d'autres indicateurs que ceux retenus par la Régie dans sa décision D-2018-067. Dans l'affirmative, veuillez présenter ces indicateurs et expliquer pourquoi ils n'ont pas été retenus.
- 1.2 Veuillez discuter de la possibilité d'utiliser les données « se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée » lors d'une mise à jour préalablement à l'établissement des tarifs annuels.

Facteur de productivité (Facteur X)

2. Référence : **i) Pièce B-0012, p. 9-10.**

Préambule :

À la référence i), le Transporteur indique ne pas être en mesure de déposer dans le présent dossier sa proposition de méthodologie pour l'étude de productivité multifactorielle (PMF). Il explique notamment que « *le Facteur X à utiliser pour le 1er MRI du Transporteur n'est pas encore établi. Il est présenté et sera analysé au cours du présent dossier et le Transporteur devra considérer les analyses et les conclusions de la Régie pour proposer une méthodologie appropriée à son contexte d'affaires* ».

Le Transporteur présente au tableau 1 l'échéancier qu'il propose pour la réalisation de l'étude PMF.

Demande :

- 2.1 Veuillez préciser comment les analyses et les conclusions de la Régie à venir relativement au Facteur X pourraient affecter la proposition de méthodologie du Transporteur.
- 2.2 Veuillez indiquer à l'intérieur de quel dossier réglementaire le Transporteur entend présenter à la Régie sa proposition de méthodologie pour l'étude PMF prévue au 3ème trimestre de 2019.
- 2.3 Veuillez préciser si les intervenants pourront commenter toutes propositions du Transporteur, notamment quant aux industries retenues dans l'échantillon et les différentes hypothèses utilisées.

Facteur de croissance des activités (Facteur C)

3. Référence : **i) Pièce B-0012, p. 10-11.**

Préambule :

- i) « *Dans ce contexte, la Régie demande la réévaluation des CAB additionnelles estimées par le Facteur C en fonction des MES réelles fournies dans le cadre du rapport annuel du Transporteur. En conséquence, le montant correspondant aux activités de base incluses dans la Formule d'indexation, devra être ajusté en fonction de la valeur des MES réelles, dès que les données seront disponibles (à partir de l'année 3 du MRI du Transporteur).*

Or, compte tenu que les revenus requis de l'année 1 sont établis sur la base du coût de service, le Transporteur comprend que l'ajustement aux activités de base serait plutôt réalisé à partir de l'année 4 du MRI du Transporteur, soit l'année 3 de l'application de la Formule d'indexation approuvée par la Régie. Le tableau 2 présente une illustration théorique de la proposition de la Régie en présumant un Facteur C projeté à 8,0 M\$ à l'année 2 et révisé au réel à l'année 4 à 12,0 M\$, requérant donc un ajustement de 4 M\$ ainsi qu'un ajustement de 0,1 M\$ lié au Facteur I-X de l'année 3 à l'année 4. »

Demande :

- 3.1 En prenant l'exemple présenté au tableau 2, veuillez discuter de la possibilité de procéder à la réévaluation des CAB additionnelles lors de l'année 3 à partir de données préliminaires (par exemple sur la base de mois réels et projetés).

Éléments à traiter en exclusions (Y) – Taxes

4. Référence : i) Pièce B-0012, p. 15.

Préambule :

- i) « *La capacité du Transporteur d'exercer une influence sur l'évolution des taxes est limitée, puisque celle-ci est conditionnée par l'évolution des actifs faisant partie de sa base de tarification, dont l'évolution a été jugée incompatible avec une trajectoire dérivée d'une formule I-X par la Régie. Également, les taux de taxation appliqués en fonction de la valeur des actifs découlent de dispositions législatives hors de son contrôle.* »

Demande :

- 4.1 Avec un exemple chiffré, veuillez démontrer le lien entre l'évolution des montants de taxes et l'évolution des actifs faisant partie de la base de tarification.

Éléments à traiter en exclusions (Y) – Coûts liés aux prestations de travail aux investissements

5. Référence : i) **Pièce B-0012, p. 16.**

Préambule :

i) « *Les coûts liés aux prestations de travail aux investissements sont déduits des charges nettes d'exploitation du Transporteur et sont ajoutés à la base de tarification lorsque les projets auxquels ils se rapportent sont mis en exploitation.*

Le Transporteur propose d'ajouter les coûts liés aux prestations de travail aux investissements à titre de Facteur Y, puisque cette rubrique de coûts n'évolue pas selon une Formule d'indexation, mais plutôt selon la nature des projets d'investissement.

[...]

Ainsi, le Transporteur soutient que les coûts liés aux prestations de travail aux investissements se qualifient à titre d'exclusions pour les motifs ci-haut et considérant les critères d'éligibilité suivants :

- coûts récurrents ;*
- imprévisibilité des montants découlant de la nature des projets ;*
- insuffisance de contrôle sur ces coûts ;*
- le montant annuel attribuable aux prestations de travail aux investissements est supérieur au seuil de 2,5 M\$.* »

Demande :

- 5.1 Veuillez élaborer sur le lien entre les coûts liés aux prestations de travail aux investissements et la nature des projets d'investissement. Veuillez fournir des exemples.
- 5.2 Veuillez élaborer sur le niveau de contrôle qu'a le Transporteur sur les coûts liés aux prestations de travail aux investissements.

Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR)

- 6. Référence :**
- i) Pièce B-0012, p. 27-28.**
 - ii) Pièce B-0009, p. 35.**

Préambule :

- i) *« Considérant la corrélation entre les IF et le risque en maintenance, le Transporteur propose d'établir des cibles pour l'indicateur Indisponibilités forcées (IF) proportionnelles au profil d'évolution prévue du risque en maintenance.*

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

Le tableau 8 à la référence i) présente les indisponibilités forcées (IF) cibles pour les années 2019 à 2022.

À la référence ii), le Transporteur présente au tableau A1-1 les indicateurs généraux.

Demande :

- 6.1 Veuillez fournir le détail des calculs permettant d'obtenir les IF cibles des années 2019-2022 calculées à l'aide des valeurs historiques et du profil de risque future en maintenance.
- 6.2 Veuillez élaborer sur le lien entre les indicateurs SAIDI et SAIFI présentés à la référence ii) et la stratégie de maintenance du Transporteur.
- 6.3 Veuillez confirmer que durant le premier terme du MRI le Transporteur continuera de suivre les indicateurs SAIDI et SAIFI présentés à la référence ii).

- 7. Référence :**
- i) Pièce B-0012, p. 28.**
 - ii) Pièce B-0012, p. 30.**

Préambule :

- i) *« La méthode employée par le Transporteur pour évaluer la qualité du service offert à sa clientèle et pour déterminer s'il y a maintien de celle-ci, est réalisée en deux étapes par le biais d'un indice global du maintien de la qualité du service (« IMQ ») se basant sur les*

six indicateurs de qualité du service décrits à la section précédente. Cette méthode a l'avantage d'utiliser directement les indicateurs de performance suivis dans le cadre des demandes tarifaires et des rapports annuels du Transporteur, bien que ceux-ci aient des unités ou des échelles de mesure différentes. »

- ii) *« Pour le partage à survenir à compter de l'année 2019 et suivantes, au cours de ce premier MRI, le Transporteur propose de moduler la part des écarts favorables à laquelle il est éligible selon les modalités suivantes :*
- 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.»*

Demande :

- 7.1 Veuillez préciser si le Transporteur a mené une étude de balisage pour analyser comment les indicateurs de performance étaient liés aux MTÉR dans d'autres juridictions. Si oui, veuillez déposer ce balisage et fournir une comparaison entre la proposition du Transporteur et les solutions adoptées dans d'autres juridictions.
- 7.2 Veuillez justifier l'utilisation du seuil d'un écart-type sous la moyenne de l'IMQ en dessous duquel le Transporteur est pénalisé pour une dégradation de la qualité du service.

Formule paramétrique relative aux dépenses en capital

8. Référence : i) **Pièce B-0012, p. 33.**
 ii) **Pièce B-0013, p. 30-38.**

Préambule :

- i) *« Eu égard à la demande de la Régie dans sa décision D-2018-001, Concentric recommande qu'une formule paramétrique, semblable au modèle de FortisBC pour la détermination de ses dépenses en capital pour les fins d'établissement de ses revenus requis, serait la plus adaptée pour le Transporteur. Cette approche permettrait à ce*

dernier de suivre l'évolution des dépenses en capital approuvées par la Régie par rapport à la trajectoire de coûts prévue par ce modèle au cours de son premier MRI. »

À la référence ii), Concentric présente les formules paramétriques pour le CAPEX utilisées pour Toronto Hydro, Fortis BC Inc et en Australie.

Demande :

- 8.1 Veuillez préciser si le Transporteur a considéré utiliser les formules retenues en Australie et pour Toronto Hydro tel que présenté dans le rapport de Concentric. Veuillez également justifier le choix du modèle de Fortis BC plutôt que celui de Toronto Hydro et celui utilisé en Australie.
- 8.2 Veuillez commenter l'utilisation d'une méthode par projections (« forecasts ») du CAPEX telle qu'utilisée en Australie et par Toronto Hydro.

9. Référence : **i) Pièce B-0012, p. 34.**

Préambule :

- i) *« Croissance des coûts d'équipements et du matériel dérivée à partir des données réelles de l'indice moyen d'ensemble de l'IPC au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 18-10-0004-0158, correspondante à la variation annuelle de l'IPC, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée »*

Demande :

- 9.1 Veuillez justifier l'utilisation de l'IPC d'ensemble du Québec pour représenter la croissance des coûts d'équipements et du matériel.