

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

No: R-4058-2018

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

**HYDRO-QUÉBEC**

Demanderesse

- ET -

**OPTION CONSOMMATEURS**

Intervenante

---

## ARGUMENTATION D'OPTION CONSOMMATEURS

---

### I. CONTEXTE

1. Tel qu'indiqué dans sa lettre du 16 août 2018<sup>1</sup>, Option consommateurs (« **OC** ») a centré son intervention au présent dossier sur le volet portant sur le mécanisme de réglementation incitative (« **MRI** ») applicable à Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « **Transporteur** »).
2. Ce volet, considéré comme la phase 3 du dossier R-3897-2014, consiste à finaliser certaines caractéristiques du MRI à l'aide duquel les tarifs du Transporteur seront fixés durant les prochaines années.
3. Dans sa demande déposée le 27 juillet 2018, le Transporteur présente donc des propositions concernant ces caractéristiques. Il s'appuie notamment sur les directives données par la Régie dans ses décisions D-2018-001 et D-2018-067, ainsi que sur les recommandations des experts de la firme Concentric Energy Advisors (« **CEA** »)<sup>2</sup>.
4. Le 9 novembre 2018, l'expert de la firme Pacific Economics Group Reseach (« **PEG** ») a commenté les propositions du Transporteur et de CEA dans un rapport<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> C-OC-0001.

<sup>2</sup> B-0013.

<sup>3</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018.

5. Dans son argumentation, OC revient sur les enjeux suivants qu'elle a abordés dans le cadre de son mémoire et lors de son témoignage :
- i. Le Facteur I ;
  - ii. Le Facteur X ;
  - iii. L'étude de productivité multifactorielle (l'étude « **PMF** ») ;
  - iv. Les Facteurs Y et Z ;
  - v. Les indicateurs de performance et la liaison au mécanisme de traitement des écarts de rendement (« **MTÉR** ») ;
  - vi. La clause de sortie ;
  - vii. La formule paramétrique relative aux dépenses en capital.

## **II. FACTEUR I**

6. Dans son mémoire<sup>4</sup>, OC appuie la proposition du Transporteur d'établir le Facteur I à partir des deux sous-indices à pondération fixe retenus par la Régie pour le MRI applicable à Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « **Distributeur** »).
7. OC estime que ces sous-indices sont simples d'application, qu'ils permettent de tenir compte de la réalité du Québec et sont stables. Elle constate que cet enjeu n'a pas fait l'objet de débats durant l'audience et recommande à la Régie d'accepter la proposition du Transporteur.
8. Le Transporteur revient également dans sa preuve sur la période à considérer pour la construction de l'indice suivant la décision D-2018-067<sup>5</sup>. En réponse à la demande de renseignement (« **DDR** ») d'OC<sup>6</sup>, il précise que :

*« Dans l'éventualité où la Régie exigerait les données au 31 décembre 2018, il serait possible de les obtenir en vue de la mise à jour des pièces du Transporteur à la suite de la décision sur le fond du dossier tarifaire 2019 qu'elle rendrait au cours du mois de mars 2019, malgré les différents délais de diffusion de Statistique Canada pour produire les données des deux sous-indices de prix entrant dans le calcul du Facteur I proposé par le Transporteur. »*

9. OC a soumis dans son mémoire<sup>7</sup> que si la Régie souhaitait effectuer cette mise à jour pour intégrer les données les plus récentes, les délais de publication de Statistique Canada permettent de le faire.

## **III. FACTEUR X**

10. Pour le Facteur X, le Transporteur demande à la Régie de retenir la proposition de l'expert CEA de fixer sa valeur à -0,6 %.
11. Cette proposition est basée principalement sur deux éléments :

---

<sup>4</sup> C-OC-0008, p. 4.

<sup>5</sup> B-0012, p. 7.

<sup>6</sup> B-0070, p. 4.

<sup>7</sup> C-OC-0008, p. 5.

- À partir de l'analyse de la productivité historique du Transporteur utilisant la méthode Kahn, CEA obtient un X implicite moyen de -0,64 % pour la période 2013-2017<sup>8</sup> ;
  - La productivité moyenne des OPEX des entreprises australiennes de transport d'électricité sur la période 2012 à 2016 est de -1,25 %<sup>9</sup>.
12. Selon OC, la proposition de CEA est problématique à plusieurs niveaux.
  13. Premièrement, OC soumet que la grande volatilité des résultats obtenus à partir de la méthode Kahn demande qu'on considère une plus longue période d'analyse. OC soulignait dans son mémoire qu'une décision survenue lors du dernier dossier tarifaire qui aurait considéré l'approche de CEA aurait mené l'adoption d'un Facteur X de 1,73 %<sup>10</sup>.
  14. Si la Régie devait baser sa décision sur la méthode Kahn, OC recommande plutôt de considérer la période de 2009 à 2017 et le X implicite qui en découle de 0,57 %. OC a illustré lors de son témoignage que des périodes de 10 à 15 ans sont généralement utilisées par les études de productivité<sup>11</sup>.
  15. Ensuite, OC note que malgré les résultats des études de productivité en Australie, le régulateur a généralement fixé les valeurs entre 0 et 0,2 %<sup>12</sup>. De plus, les plus récents résultats montrent une amélioration de la productivité des transporteurs australiens, dont une productivité des OPEX incluant les « redundancy payments » d'approximativement 0 (-0.06 %) <sup>13</sup>.
  16. OC recommande plutôt à la Régie de retenir la proposition de PEG qui lui apparaît davantage raisonnable tant à l'égard de l'objectif d'amélioration continue de la performance de l'article 48.1 de la LRÉ que lorsqu'on considère la productivité historique du Transporteur.
  17. OC recommande en conséquence de fixer le Facteur X à 0,4 %, soit un facteur de 0,2 % pour la tendance de base ainsi qu'un stretch facteur de 0,2 %.
  18. OC s'en remet aux arguments de l'expert PEG justifiant ce choix. OC note que le Dr. Lowry, contrairement à CEA<sup>14</sup>, a une grande expérience dans la réalisation d'études de productivité<sup>15</sup>.

#### **IV. ÉTUDE PMF**

19. OC a déploré dans son mémoire<sup>16</sup> le fait que le Transporteur n'ait pas présenté la méthodologie relative à l'étude PMF dont les résultats serviront à fixer le Facteur X du prochain MRI. OC estime que la présentation de cette méthodologie à la Régie et aux intervenants aurait pu favoriser l'efficacité réglementaire en réglant en amont certains débats méthodologiques. À cet égard, elle recommandait à la Régie de permettre aux intervenants de commenter la méthodologie de l'étude PMF devant être présentée au 3<sup>ème</sup> trimestre de 2019.

---

<sup>8</sup> B-0013, p. 18.

<sup>9</sup> B-0013, p. 16.

<sup>10</sup> C-OC-0008, p. 10.

<sup>11</sup> C-OC-0012, p. 3.

<sup>12</sup> C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 9.

<sup>13</sup> C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 8.

<sup>14</sup> A-0077, p. 143-145.

<sup>15</sup> C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 21.

<sup>16</sup> C-OC-0008, p. 11-12.

20. PEG est également du même avis<sup>17</sup>.
21. Comme elle l'a fait dans le cadre du dossier tarifaire du Distributeur<sup>18</sup>, OC a cherché durant l'audience à déterminer la meilleure manière de procéder pour assurer l'efficacité du processus. Le Dr. Lowry a notamment indiqué qu'une série d'enjeux relatifs au « scope » pourraient être établis préalablement à la réalisation de l'étude<sup>19</sup>.
22. À la lumière des commentaires du Transporteur et des experts CEA et PEG, OC a présenté une série de suggestions à la Régie lors de son témoignage. Ceux-ci font écho aux recommandations qu'elle a faites dans le dossier du Distributeur<sup>20</sup> :
- OC recommande à la Régie de tenir une Phase 2 au présent dossier afin de discuter des enjeux relatifs au « scope » de l'étude PMF ;
  - OC recommande à la Régie de retenir les services d'un expert pour réaliser une deuxième étude PMF. Si la Régie ne le souhaite pas, elle devrait permettre aux intervenants de le faire.
  - OC suggère à la Régie que des avenues existent pour alléger davantage le processus réglementaire :
    - Si plus d'une étude PMF est réalisée, le partage des données est crucial pour favoriser le travail des experts ;
    - Si plus de deux experts participent, la tenue d'une séance de « hot-tubbing » est à considérer. Lors de son témoignage, OC a souligné l'expérience positive qu'elle a retirée de cet exercice dans le dossier R-3867-2013. Elle note toutefois le scepticisme de CEA et PEG advenant qu'il y ait deux experts au dossier<sup>21</sup>.

## **V. FACTEURS Y ET Z**

23. Pour les raisons qu'elle a exprimées dans son mémoire, OC ne s'oppose pas à la factorisation en Y du coût de retraite et des coûts liés aux prestations de travail aux investissements, comme le propose le Transporteur.
24. OC recommande toutefois à la Régie :
- De fixer le seuil de matérialité des facteurs Y et Z à 5 M\$ ;
  - D'inclure les taxes à l'intérieur de la formule d'indexation ;
  - De refuser les facteurs Z demandés par le Transporteur.

---

<sup>17</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 30.

<sup>18</sup> R-4057-2018, A-0072, p. 35-40.

<sup>19</sup> C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 20.

<sup>20</sup> Dossier R-4057-2018, C-OC-0015, p. 8.

<sup>21</sup> A-0070, p. 130-133 et A-0080 p. 79-80.

**a) Seuil de matérialité**

25. La recommandation d'OC concernant le seuil de matérialité s'appuie sur les indications données par la Régie dans sa décision D-2018-067<sup>22</sup>.
26. Dans cette décision, la Régie fixe le seuil de matérialité applicable aux facteurs Y et Z du Distributeur à 15 M\$. Elle note qu'en deçà d'un certain seuil, le Distributeur est rémunéré pour le risque de variation entre les revenus projetés et réels « *à même le rendement qu'il reçoit* » et qu'un seuil trop faible irait « *à l'encontre des objectifs de l'article 48.1 de la Loi* », soit l'allègement réglementaire et les efforts d'efficience.
27. En proportion des coûts inclus à l'intérieur de la formule d'indexation, OC calcule qu'un seuil de matérialité pour le Transporteur qui serait similaire à celui du Distributeur devrait être fixé à 5 M\$, soit environ 0,5 % des coûts inclus à l'intérieur de la formule d'indexation du Transporteur<sup>23</sup>. OC soumet qu'un seuil de matérialité à 5 M\$, plutôt qu'un seuil de 2,5 M\$, est susceptible de limiter les demandes de création de facteurs Y et Z et ainsi favoriser l'allègement réglementaire.
28. PEG recommande également de fixer le seuil de matérialité à 5 M\$<sup>24</sup>. OC note à partir du tableau présenté par PEG que le seuil de matérialité pour FortisBC est similaire puisque fixé à 0.5 % des dépenses d'opération dites « de base »<sup>25</sup>.
29. La proposition du Transporteur se fonde principalement sur le fait qu'un seuil de matérialité de 2,5 M\$ était utilisé pour les activités spécifiques dans l'ancienne formule paramétrique<sup>26</sup> :
- « Si je comprends bien votre réponse, ce que vous me dites, c'est que le seuil de deux point cinq millions (2,5 M\$), selon vous, est comparable... Quand on l'applique aux éléments couverts par la formule d'indexation, il est comparable au seuil qui avait été établi dans le cas de l'ancienne formule paramétrique, qui couvrirait une même somme là, une somme similaire. C'est ce que je comprends de votre réponse? »*
- R. Exactement. »*
30. À cet égard, OC note que lors de la fixation du seuil de 2,5 M\$ par la décision D-2012-059, les charges d'exploitation nettes historiques étaient à l'époque d'environ 640 M\$, soit environ 0.4 %<sup>27</sup>. Un seuil de 5 M\$ apparaît donc comme amplement raisonnable.

**b) Facteur Y – Taxes**

31. Dans sa décision D-2017-043 portant sur les caractéristiques du MRI du Distributeur, la Régie note que le contrôle de certaines dépenses à l'intérieur de la formule d'indexation peut être partiel. Elle souligne également « *qu'il faut envisager l'inclusion des divers éléments couverts par la Formule d'indexation avec une vision d'ensemble plutôt qu'avec une approche « ligne par ligne »* »<sup>28</sup>.

---

<sup>22</sup> Dossier R-4011-2017, D-2018-067, p. 53-55.

<sup>23</sup> C-OC-0008, p. 14-15.

<sup>24</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 36.

<sup>25</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 35.

<sup>26</sup> A-0070, p. 41.

<sup>27</sup> R-3777-2011, D-2012-059, p. 55.

<sup>28</sup> R-3897-2014, D-2017-043, p. 58-60.

32. OC retient cette philosophie et recommande à la Régie, à l'instar du MRI applicable au Distributeur, de refuser la création d'un Facteur Y pour les taxes.
33. Dans son mémoire, OC note que les taxes ont évolué en moyenne de 2,2 % annuellement sur la période 2011-2017. Elle soulève également, contrairement au Transporteur, que les taxes ne suivent pas exactement l'évolution des immobilisations corporelles<sup>29</sup>. Par ailleurs, dans sa DDR no 1 adressée au Transporteur, la Régie note que « *la variabilité moyenne est de 2,0 M\$ pour la période 2012-2017* »<sup>30</sup>.
34. Finalement, OC soumet qu'advenant un impact matériel à la suite d'un changement dans les taux de taxation, le Transporteur pourra soumettre à la Régie une demande de création d'un Facteur Z.

### **c) Facteurs Z**

35. Concernant la demande de création d'un Facteur Z générique, OC ne voit pas sa valeur ajoutée. Elle estime également minime l'allégement réglementaire qui pourrait en résulter étant donné l'existence de causes tarifaires annuelles.
36. PEG soulève le fait que la création d'un Facteur Z générique pourrait « *prejudge* » l'éligibilité des coûts. Il souligne aussi que ce type de facteur est rare dans les MRIs<sup>31</sup>.
37. En conséquence, OC recommande à la Régie de ne pas accepter la demande de création d'un facteur Z générique.
38. Pour les raisons qu'elle a exprimées dans son mémoire<sup>32</sup>, OC recommande également de ne pas retenir les trois facteurs Z demandés par le Transporteur.
39. Pour les dépenses relatives à l'automatisme RPTC et SCR et aux travaux d'inspection MALT, OC doute du degré d'insuffisance de contrôle sur les dépenses et leur caractère imprévisible. Finalement, les dépenses annuelles relatives aux normes CIP sont inférieures au seuil de 5 M\$ qu'OC propose.

## **VI. INDICATEURS DE PERFORMANCE ET MTER**

### **a) Les indicateurs de qualité de service**

40. En général, OC juge que les indicateurs proposés par le Transporteur sont appropriés.
41. Lors de son témoignage<sup>33</sup>, OC a indiqué qu'elle verrait d'un bon œil de remplacer l'indicateur relatif à la disponibilité du réseau, soit le nombre d'indisponibilités forcées (indicateur IF), par l'impact qu'ont les indisponibilités forcées dues aux défaillances (indicateur IFD), tel que le suggère l'AHQ-ARQ.
42. De son côté, le Transporteur estime qu'il est prématuré d'utiliser le nouvel indicateur IFD.

---

<sup>29</sup> C-OC-0008, p 16.

<sup>30</sup> B-0055, p. 20.

<sup>31</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 34.

<sup>32</sup> C-OC-0008, p. 19.

<sup>33</sup> A-0080, p. 187-188.

43. Advenant que la Régie jugeait approprié le nouvel indicateur IFD, OC recommande à la Régie son utilisation.

**b) La pondération**

44. Selon OC, plusieurs éléments militent pour l'utilisation d'une pondération différenciée.

45. D'abord, comme l'explique PEG « *The weights on the various metrics in the IMQ should reflect the relative impacts on customer welfare of reductions in the dimensions of quality which they represent. PEG believes that customers care much more about reliability than they do about the other performance dimensions in the IMQ* »<sup>34</sup>.

46. OC est d'accord avec cette affirmation. En audience, elle a donné comme exemple l'importance qu'accordent les clients aux pannes d'électricité en relevant le fait que les plaintes relatives au Réseau et à l'entretien déposées au rapport annuel du Distributeur constituent environ 20 % de l'ensemble des plaintes<sup>35</sup>.

47. Une pondération plus élevée de la fiabilité et de la disponibilité du réseau a nécessairement pour conséquence de diminuer le poids des autres catégories. Une pondération trop élevée de ces autres catégories poserait en outre certaines difficultés qui ont été soulevées durant le présent dossier :

- Le champ *Sécurité* est constitué d'un seul indicateur. Selon la proposition du Transporteur, il aurait donc un poids de 25 % ;
- Or, comme l'indique PEG<sup>36</sup>, le Transporteur a déjà de fortes incitations à maintenir de hauts standards de sécurité étant donné la gravité des conséquences ;
- L'historique de l'indicateur Satisfaction du client HQD n'a qu'un historique de deux années. De plus, comme l'ont soulevé PEG<sup>37</sup> et EBM<sup>38</sup>, cet indicateur soulève des questions au niveau d'un possible conflit d'intérêts.

48. En conséquence, OC recommande à la Régie d'adopter la pondération suggérée de l'expert Lowry : 70 % pour la fiabilité et la disponibilité du réseau, 15 % pour la satisfaction de la clientèle et 15 % pour la Sécurité.

**c) Le lien avec le MTÉR**

49. OC a évalué les propositions de liaison au MTÉR présentées au présent dossier, notamment celles du Transporteur, de PEG et de l'AHQ-ARQ.

---

<sup>34</sup> C-AQCIE-CIFQ-0031, p. 2.

<sup>35</sup> A-0080, p. 188-189.

<sup>36</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 45-46.

<sup>37</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 46.

<sup>38</sup> C-EBM-0011, p. 18.

50. OC favorise un mécanisme qui est simple d'application et qui incite suffisamment le Transporteur à maintenir la qualité de son service, tel que souhaité par la Régie dans sa décision D-2018-001<sup>39</sup>.
51. Pour ces raisons, OC recommande à la Régie d'adopter le mécanisme proposé par l'AHQ-ARQ. Ce mécanisme a recours à des seuils et des cibles pour déterminer le maintien de la performance du Transporteur et la réduction de la part de rendement à laquelle il a droit advenant une détérioration trop grande dans la qualité du service.
52. Une variante de ce mécanisme a été utilisée pour Gazifère et est présentement explorée par la Régie pour l'établissement du mécanisme de liaison applicable au Distributeur<sup>40</sup>.

## **VII. CLAUSE DE SORTIE**

53. Le seuil de déclenchement de la clause de sortie doit être fixé de manière à maintenir les incitations à l'efficacité tout en protégeant les consommateurs et le Transporteur de variations extrêmes dans le taux de rendement. Le seuil ne doit donc être ni trop bas, ni trop élevé.
54. Considérant ceci, OC a examiné les propositions des experts CEA et PEG.
55. Tel qu'indiqué dans son mémoire<sup>41</sup> et lors de son témoignage<sup>42</sup>, OC appuie la proposition de PEG. Le seuil de déclenchement, fixé à  $\pm 400$  points de base pour une année et à  $\pm 300$  points de base pour deux années consécutives, est raisonnable, notamment lorsqu'on le compare aux seuils adoptés dans d'autres juridictions<sup>43</sup>.
56. Au contraire, le seuil retenu par CEA ( $\pm 150$  points de base pour une année) est généralement inférieur à ceux retenus par les autres juridictions. Par exemple, l'Ontario Energy Board retient un seuil de  $\pm 300$  points de base, et ce même pour des entreprises dont le MTÉR est asymétrique comme celui du Transporteur<sup>44</sup>.
57. Lors de son témoignage, CEA a indiqué que la clause de sortie permet de palier aux variations qui sont imprévisibles<sup>45</sup> :  

*« I would say that the purpose of the off-ramp, not only in this particular example but in all the other precedents, is to respond to an unanticipated financial outcome that's unacceptable. So we're not really designing the off-ramp for what we think might happen, or how the company might perform under the MRI. »*
58. OC retient à cet égard les arguments avancés par PEG que le MRI est d'une durée relativement limitée et que la présence de facteurs Y et Z diminue les risques que le rendement autorisé varie de manière importante<sup>46</sup>.
59. En ce qui concerne le processus qui accompagnera le déclenchement de la clause de sortie, OC s'oppose à la recommandation de CEA d'un retour automatique en coût de service. OC soumet, à l'instar de PEG, qu'un examen des raisons expliquant le déclenchement doit d'abord être mené par

---

<sup>39</sup> R-3897-2014, D-2018-001, p. 40.

<sup>40</sup> R-4057-2018, A-0083.

<sup>41</sup> C-OC-0008, p. 25-26.

<sup>42</sup> C-OC-0012, p. 8.

<sup>43</sup> C-AQCIE-CIFQ-0036, p. 31.

<sup>44</sup> B-0013, p. 23.

<sup>45</sup> A-0070, p. 86-87.

<sup>46</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 49.



la Régie. Après cet examen, la Régie pourrait décider de poursuivre avec les caractéristiques actuelles du MRI, de modifier ces caractéristiques ou encore de retourner en mode coût de service.

60. Les réponses fournies par CEA à la DDR de PEG montrent que cette pratique est courante chez les autres régulateurs canadiens<sup>47</sup>.
61. L'enjeu d'un examen préalable par la Régie soulève toutefois des considérations d'ordre pratique, notamment en ce qui concerne les délais courts pour fixer les tarifs de transport annuels. Lors de son témoignage, OC a soumis qu'il ne serait pas efficient, à son avis, de demander au Transporteur de préparer une demande tarifaire selon le mode coût de service si la Régie devait finalement décider de reconduire le MRI.
62. Lors de son témoignage<sup>48</sup>, OC a toutefois exprimé que le seuil de déclenchement est un critère non ambigu qui devrait permettre une réaction rapide de la part de la Régie et qu'il demeure la possibilité de recourir à des décisions interlocutoires, si nécessaire. OC a également soulevé qu'il était envisageable que le Transporteur avise la Régie quelques mois à l'avance du dépôt du rapport annuel si un écart de rendement extrême était déterminé.

#### **VIII. FORMULE PARAMETRIQUE RELATIVE AUX DEPENSES EN CAPITAL**

63. L'inclusion des dépenses en capital à l'intérieur d'une formule d'indexation est un défi commun à tous les MRI étant donné, comme le souligne CEA dans son rapport<sup>49</sup>, qu'elles découlent de grands projets de construction qui s'étalent sur plusieurs années et qu'elles peuvent varier grandement entre les années.
64. Le premier terme du MRI du Transporteur est l'occasion de « franchir un pas », comme l'estime la Régie dans sa décision D-2018-001<sup>50</sup>, et de tester une formule non contraignante.
65. Dans sa demande, le Transporteur appuie la recommandation de CEA de recourir à un modèle semblable à celui utilisé par FortisBC<sup>51</sup>. La formule d'indexation comprend trois paramètres :
  - Un facteur d'inflation  $I_k$ , construit de manière similaire au Facteur I de la formule d'indexation du MRI ;
  - Un facteur d'efficience  $X_k$ , dérivé de l'application de la méthode Kahn ;
  - Un facteur de croissance du capital  $C_k$ , basé sur la capacité installée du réseau du Transporteur.
66. Dans son mémoire, OC indique qu'elle appuie l'utilisation de cette formule.
67. OC note toutefois la présence d'écarts importants lorsqu'on applique la formule sur les données historiques. Pour le Transporteur, il en découle que l'indexation des dépenses en capital est un exercice qui demeure hasardeux :

---

<sup>47</sup> B-0067, p. 21.

<sup>48</sup> A-0080, p. 190-192.

<sup>49</sup> B-0013, p. 30.

<sup>50</sup> R-3987-2014, D-2018-001, p. 72-73.

<sup>51</sup> B-0012, p. 32.

« C'est pour ça qu'on demeure sur recommandation qu'on doit suivre l'évolution des actifs en transport sur une base de coûts de service et qu'on ne croit pas qu'une formule d'indexation pourrait être développée pour en suivre l'évolution. »

68. OC soumet à la Régie que malgré la réticence exprimée par le Transporteur, il convient de tester la formule non contraignante durant le terme du premier MRI applicable au Transporteur.
69. Diverses pistes peuvent être envisagées pour améliorer l'acuité des prévisions obtenues par la formule. Notamment, OC recommande à la Régie d'adopter les ajustements proposés par PEG<sup>52</sup> :
- L'utilisation de l'indice de prix GDPIPIFFD ;
  - L'utilisation d'un facteur de croissance plus complexe, soit un « scale index » à quatre facteurs.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Montréal, le 1 février 2019

*(S) Municonseil Avocats inc.*

---

**MUNICONSEIL AVOCATS INC.**  
Procureurs d'Option consommateurs

---

<sup>52</sup> C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 39-40.