
**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR LES ANNÉES 2021 ET
2022**

DOSSIER R-4167-2021 volet 2

EFFICIENCE

Question 1 :

Références:

- (i) B-0159, p. 6.
- (ii) R-3981-2016, B-0022, p. 3.
- (iii) [R-3981-2016, B-0021](#), p. 3.
- (iv) R-4167-2021, B-0039, p. 62, tableau A6.8-1.
- (v) B-0159, Annexe B, pp. 2 et 3.
- (vi) B-0159, p. 23.

Préambule :

- (i) « The facts are in the forecasts themselves—disaggregated and specific to projects, not subjective and/or generalized.

[...]

Those charges are not proper, but simply the result of after-the-fact comparisons of the cumulative differences between forecasts and actual capital addition costs in an existing incentive regime. Such comparisons, made for the purpose of implying forecast bias (as FCEI and AQCIE-CIFQ do), do not make regulating HQT more effective, efficient, or streamlined. Such comparisons merely invite unproductive rate controversies by disconnecting capital cost additions from any reasonable, fact-based, *ex ante* expectations of the cost of the project-by-project forecasts that make up the forecast test year.

Such differences, between project forecasts and actuals, reflect how the incentive inherent to such a forecast test year plan is supposed to work. The value of the Régie's longstanding test year regime lies in pushing HQT to beat its forecasts—providing long-term benefits to its customers as capital projects enter the rate base. Persistently beating forecasts is the goal of the regime—not an indication of a problem requiring a change of course or another regulatory remedy. Again, there is nothing wrong with fairly questioning the reasonableness of those forecasts on a forward-looking factual basis. But it is improper to question their reasonableness merely if HQT beats its forecasts in the construction of new capital projects. »

(Nous soulignons)

La référence (ii) présente la base de tarification moyenne prévue de 19 862 212 k\$ pour 2017. Elle indique également des mises en exploitation prévues de 1 984 736 k\$ en 2017. La référence (iii) présente la base de tarification réelle au 30 avril 2016 de 18 886 589 k\$. Elle indique également des mises en exploitation prévues de 1 458 920 k\$ en 2016 dont environ 1 400 M\$ surviennent après le 30 avril 2016. Par conséquent, les mises en service prévues entre avril 2016 et décembre 2017 sont d'environ 3 500 M\$.

La référence (iv) indique un écart de 399,3 M\$ entre la prévision de la base de tarification moyenne de 2017 et le réel.

(vi)

« Deferral and variance accounts are not intended to be used for costs that are routine, nor those that are expected and easy to forecast. » (Nous soulignons)

Questions :

- 1.1 Veuillez déposer la traduction anglaise de la preuve de la FCEI consultée par le Dr Makhholm pour la préparation de son rapport.
- 1.2 Relativement à la référence (i), veuillez confirmer que le Dr Makhholm considère que les écarts historiques entre la base de tarification prévue et la base de tarification réelle de HQT sont pour l'essentiel le fruit de la productivité de HQT. Sinon, veuillez indiquer les autres causes possibles et commenter l'ampleur historique de leur contribution aux écarts de prévisions sur la base de tarification.
- 1.3 Veuillez indiquer si le Dr Makhholm a analysé les données factuelles sur les causes des écarts de prévision historique de la base de tarification de HQT sur une base de projet spécifique.
 - 1.3.1 Si oui, veuillez indiquer la période analysée et identifier les documents consultés. Si des documents non accessibles sur le site de la Régie ont été consultés, veuillez en déposer une copie.
- 1.4 Relativement aux références (ii) à (iv), veuillez indiquer s'il vous apparaît réaliste qu'HQT ait pu réaliser, en 2017, un niveau de productivité suffisant pour d'engendrer une réduction de 399,3 M\$ de la base de tarification moyenne par rapport à la prévision initiale considérant des mises en service prévues d'environ 3 500 M\$ entre mai 2016 et décembre 2017.
 - 1.4.1 Veuillez indiquer quel serait le niveau de productivité requis pour obtenir une telle réduction.

- 1.5 Relativement à la référence (v), veuillez refaire le tableau 3 en supposant une mise en service de 100 M\$ égale à la prévision, mais qui survient en novembre de l'an 1 plutôt qu'en septembre. Veuillez refaire les tableaux 4 et 5 sur la base de cette hypothèse et indiquer si le Dr Makhholm considère que les écarts observés au tableau 5 sont assimilables à de l'efficacité.
- 1.6 Relativement à la référence (vi), veuillez indiquer si le Dr Makhholm considère qu'il a été facile pour HQT de bien prévoir sa base de tarification au cours des 10 dernières années.

POUVOIR INCITATIF

Question 2 :

Références:

- (i) B-0159, p. 16.

Préambule :

(i)

« 2. “Small Incentives”

A consistent error for both FCEI and PEG is their focus on the supposed “small incentive” properties associated with the one-year cost-of-service computations—instead of the factual targets that update each year with a new set of capital addition forecasts. But as all regulatory analysts should agree (as prominent economists, like Kahn, have themselves usefully stated), the incentive operates at the margin—which persists when the future rate trajectory associated with capital additions is set in advance.

A one-year duration of forecasts does not diminish the marginal incentive. What the one-year durations do is provide a limit on the size of the cumulative award given the yearly cost-of-service updates for capital additions. Such limits are useful for an orderly rate regime that cannot deviate too far from what is reasonable, either for HQT or its customers. PEG considers such an incentive mechanism “weak,” but PEG has no basis for that opinion—the incentive, based in regulatory lag, is both visible and persistent over the years. The one-year rolling duration of forecasts simply limits the cumulative savings for HQT. » (Nous soulignons)

Questions :

- 2.1 Veuillez clarifier la distinction que fait le Dr Makhholm entre l'incitatif marginal (« marginal incentive ») et la récompense cumulative (« cumulative award »). Veuillez indiquer si cette distinction se retrouve dans la littérature économique et déposer les passages des références qui supportent cette distinction.

- 2.2 Veuillez confirmer que l'entreprise réglementée sera davantage motivée à poser une action qui amène une réduction de coût de 100\$ si elle peut bénéficier de cette réduction pendant 5 ans (pour une récompense cumulative de 500\$) que si elle ne peut en bénéficier qu'une seule année (pour une récompense cumulative de 100\$). Sinon, veuillez expliquer votre réponse.
- 2.3 Veuillez confirmer que la réglementation en coût de service annuel induit un incitatif à générer des écarts entre les prévisions de l'année témoin et le réel.
- 2.3.1 Veuillez confirmer que l'efficience est une manière parmi d'autres de générer de tels écarts.
- 2.3.2 Veuillez confirmer que des écarts de prévisions peuvent également être obtenus en présentant une prévision plus élevée ou en ne réalisant pas l'ensemble des activités prévues au dossier tarifaire.

PRUDENCE

Question 3 :

Références:

- (i) B-0159, p. 18.

Préambule :

- (i) « My point in referencing this history of Canadian and US regulation is twofold. First, it supports use of factual evidence and the avoidance of impermissible hindsight-based prudence evaluations. Second, it removes from practical consideration for the Régie practices of regulators (such as in the UK or Australia) that rest on quite different regulatory and accounting foundations. » (Nous soulignons)

Questions :

- 3.1 Veuillez indiquer si la compréhension du Dr Makholm est que la FCEI remet en question dans ce dossier la prudence des investissements de HQT. Le cas échéant, veuillez indiquer les passages de la preuve de la FCEI qui suggèrent une telle position.
- 3.2 Veuillez confirmer que la question des écarts de base de tarification observés au rapport annuel est distincte et indépendante de la question de la prudence des investissements. Sinon, veuillez expliquer votre raisonnement.