

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À AQCIE-CIFQ  
RELATIVE À LA DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION  
INCITATIVE ASSURANT LA RÉALISATION DE GAINS D'EFFICIENCE PAR LE DISTRIBUTEUR  
D'ÉLECTRICITÉ ET LE TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ**

---

- 1. Références :**
- (i) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0008](#), p. 5 et 6;
  - (ii) Pièce [C-HQT-HQD-0097](#); p. 9;
  - (iii) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 105 à 107;

**Préambule :**

(i) « *Le Transporteur s'est engagé à assurer la sécurité du personnel et du public, la fiabilité et la disponibilité du réseau, et ce, au moindre coût. Un tel engagement requiert une stratégie d'efficience qui permette non seulement d'optimiser les coûts tant aux charges qu'aux investissements mais aussi d'optimiser l'ensemble des interventions sur le réseau de transport. Le Transporteur s'appuie, depuis 2013, sur son modèle de gestion des actifs (« MGA ») pour réaliser cette optimisation.*

*Le parc d'actifs du Transporteur, qui comporte plus de 700 000 équipements de diverses natures répartis dans 522 postes et plus de 34 000 kilomètres de lignes, continue de vieillir. En décembre 2015, 76 % des équipements du Transporteur étaient en deuxième moitié de vie. Or, plus un équipement vieillit, plus il requiert de la maintenance pour s'assurer de sa fiabilité, mais aussi de son plein rendement sur sa durée de vie. Ainsi, dans bien des cas, l'augmentation de la maintenance se traduit autant par une fréquence d'entretien plus élevée et des temps d'entretien plus longs, que par des coûts d'entretien plus élevés en raison, entre autres, du matériel requis.*

[...]

*Ainsi, sur la base des informations dont il dispose et par le biais du MGA, le Transporteur a proposé un scénario optimisé d'intervention en investissement et en maintenance qui permet d'assurer une fiabilité du réseau en mode proactif, [...] »*

(ii) « *L'ajustement pour la maintenance liée à la pérennité (P) correspond à une mise à niveau de la maintenance requise des installations existantes selon le scénario optimisé du MGA. Il représente une estimation à la marge des besoins additionnels aux CNE pour réaliser la maintenance de ses actifs afin de permettre au Transporteur d'assurer sa mission de base.*

*L'ajustement pour les activités récurrentes (A) permet un ajustement des CNE en raison d'une hausse des activités de nature récurrente, comme l'application et le maintien de la conformité aux normes de protection des infrastructures critiques (« CIP ») de la NERC.*

*Enfin, l'ajustement pour les éléments de suivis particuliers (ESP) vise les éléments suivants :*

- *Éléments sur lesquels le Transporteur n'exerce que peu ou pas de contrôle (par exemple, le coût de retraite);*
- *Activités de nature non récurrente qui font l'objet d'un budget spécifique.*

[...]

*Les composantes de base incluent le rendement sur la base de tarification, l'amortissement, les taxes, les frais corporatifs et les autres éléments résiduels. Ces éléments évoluent selon une trajectoire autre que celle dérivée par la formule  $I - X$  et sont, par conséquent, déterminés sur la base du coût de service prévu. »*

(iii) *« Transmission*

*We believe that indexed and hybrid ARMs both merit serious consideration by the Régie for HQT. We discuss each approach in turn.*

*Indexing An index-based revenue cap for HQT would have the general form*

$$\begin{aligned} \text{growth Revenue}^{HQT} &= \text{Inflation} - X + \text{growth Scale}^{HQT} + Y + Z \\ X &= \text{Base Productivity Trend Transmission} + \text{Stretch Factor.} \end{aligned}$$

*The inflation measure would likely be a weighted average of the growth rates in Statistics Canada indexes of macroeconomic Canadian inflation and of average weekly earnings in Québec.*

*The scale index would likely be multidimensional. Variables used to construct the scale index would likely include transmission line miles and Québec's generation capacity. Peak demand growth is another major transmission cost driver but inclusion of this variable would reduce the incentive to contain peak demand growth. Consideration should therefore be paid to instead including in the scale index one or more variables that drive peak demand growth, such as the number of retail electric customers in Québec. Weights for the scale variables can be obtained from econometric research on the drivers of transmission cost.*

[...]

*The year-to-year growth of HQT's cost may vary materially from the gradual trend in revenue growth that would likely be provided by an index-based escalator. This situation could be addressed by a capital cost tracker for one or more major projects, already approved, that give rise to a cost surge. Alternatively or in addition, HQT could be permitted to borrow from future revenue escalation allowances.*

*Hybrid ARM Having demonstrated the feasibility of an indexed ARM for HQT, we are nonetheless minded that the Régie may seek an alternative approach for the first plan period. Of the many other options we have discussed, we recommend a California-style hybrid approach. Revenue for O&M expenses would be indexed. There would be no tracker for MGA expenses. Revenue for capital costs would be based on a capital cost estimate that limits the role of forecasts. Estimating the gradually declining cost of older plant is straightforward. Setting the*

*capex budget at an average of HQT's recent historic capex (with escalation for inflation less productivity growth) would substantially reduce regulatory cost and the opportunities for controversy and gaming. No dedicated capital cost tracker would be needed. However, some kinds of capex costs could be recovered through the Z factor.*

*Table 3 presents historical and forecasted data on HQT's capital expenditures. It can be seen that setting capex at the CAD 1.7 billion historical average for the 2013-2015 period can potentially produce a budget that is in line with forecasts for the upcoming plan period. Resultant escalation privileges can, once again, be borrowed between years of the plan. »*

Il peut être compris de la proposition de mécanisme hybride formulée par PEG en préambule (iii) que les revenus requis du Transporteur seraient établis sur la base de l'application de la formule d'indexation pour ce qui est des charges nettes d'exploitation (incluant les charges en liens avec le MGA) et sur la base d'une estimation des investissements pour ce qui est des coûts en capital, laquelle serait également sujette à l'application de la formule d'indexation pendant la durée du mécanisme. Le mécanisme proposé par PEG ne ferait pas de cas particuliers reflétant le contexte d'affaires tel que présenté par le Transporteur en préambule (i) et ne reflèterait donc pas les ajustements particuliers découlant de l'approche du Transporteur découlant de son MGA tel que détaillé en préambule (ii). Par ailleurs, PEG introduit le recours à un facteur d'exclusion pour permettre la récupération de certains types de coûts en capital excédent la croissance permise par la formule d'indexation.

#### **Demandes :**

- 1.1 Veuillez confirmer l'interprétation ci-dessus en regard de la proposition du mécanisme hybride de PEG.
- 1.2 Veuillez déposer une référence décrivant l'approche « California-style », référée en (iii).
- 1.3 Veuillez élaborer sur les avantages et les inconvénients d'un mécanisme qui assujetti l'ensemble du revenu requis à la formule d'indexation sous la forme « Indexing » proposé à la référence (iii). Veuillez préciser comment ce mécanisme permettrait de répondre au contexte décrit à la référence (i), soit les exigences grandissantes et la hausse concomitante des charges d'entretien et des investissements en pérennité.
- 1.4 Veuillez élaborer sur les avantages et les inconvénients d'un mécanisme qui assujetti l'ensemble du revenu requis à la formule d'indexation sous la forme « Hybrid » proposé à la référence (iii). Veuillez préciser comment ce mécanisme permettrait de répondre au contexte décrit à la référence (i), soit les exigences grandissantes et la hausse concomitante des charges d'entretien et des investissements en pérennité.
- 1.5 Veuillez préciser la méthode de détermination des coûts en capital pendant la durée d'application du mécanisme de type « Hybrid ». Veuillez préciser comment celui-ci pourrait permettre au Transporteur de faire face à une hausse de ses charges en maintenance

et de ses coûts en investissements plus importants que ne le permettrait la formule d'indexation du mécanisme incitatif.

- 1.6 Veuillez préciser à quelles conditions le Transporteur pourrait avoir recours à un facteur d'exclusion pour refléter la croissance des coûts en capital excédent celle permise par la formule d'indexation.
- 1.7 Veuillez préciser si le mécanisme de type « Hybrid », décrit à la référence (iii), inclut un facteur de croissance.
- 1.7.1. Dans l'affirmative, veuillez préciser :
- 1.7.1.1. S'il s'agit du même facteur de croissance décrit pour l'approche « indexed based revenue cap ».
- 1.7.1.2. Si ce facteur de croissance est applicable à l'OPEX et/ou au CAPEX.
- 1.7.2. Dans la négative, veuillez expliquer l'absence d'un facteur de croissance.
- 1.8 Veuillez élaborer sur les avantages et inconvénients des deux approches proposées à la référence (iii), considérant les objectifs :
- a) D'amélioration continue de la performance et de la qualité du service;
  - b) Réduction des coûts profitables à la fois aux consommateurs et au Transporteur;
  - c) Allègement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du transporteur d'électricité.

2. **Références :** (i) [Pièce C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 83 et 88;  
(ii) [Pièce C-AQCIE-CIFQ-0107](#), p. 110.

**Préambule :**

(i) « *The capex plan of HQT is discussed in the current rate case. Capex can be seen to be fairly variable. Capex will be especially high in 2019 but much lower on average in the remaining years in which an ARM might apply.* »

[...]

« *Planning*

*A public planning process is not well developed for HQ's transmission or distribution. Capex plans are discussed in rate cases. Intervenors complain that they are often not provided with enough information to effectively participate and engage in planning processes. Effective oversight of T&D capex was noted in Section 5.1.2 to be challenging. Substantial resources are needed to properly develop independent views.* »

(ii) « *Evidentiary Requirements* Minimum filing requirements should be established for capital cost tracker requests. The salient alternatives to the proposed capex, including CDM options, should be addressed by the applicant. Other parties should be permitted to propose alternative solutions.

The procedure for approving the reasonableness of proposed large plant additions should be strengthened, ideally by moving to a public process of integrated distribution and transmission planning that considers CDM options. An increase in the minimum dollar amount of capex eligible for review should be considered. »

**Demandes :**

- 2.1 Veuillez préciser le ou les éléments du dossier tarifaire dans lesquels le « Capex plan » est discuté, selon les extraits reproduits à la référence (i).
- 2.2 Veuillez préciser si la procédure d’approbation dont il est question à la référence (ii) est une approbation du projet ou une approbation d’ajout au « *capital cost tracker* ».