

CANADA

REGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO. : R-3897-2014

HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION
Mise en cause

ET

REGROUPEMENT NATIONAL DES
CONSEILS RÉGIONAUX DE
L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
Intervenante

RÉGIE - ÉTABLISSEMENT D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE
ASSURANT LA RÉALISATION DE GAINS D'EFFICIENCE PAR LE DISTRIBUTEUR
D'ÉLECTRICITÉ ET LE TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ – APPLICATION DE
L'ARTICLE 48.1 DE LA LRÉ ET SUITE DE LA DÉCISION D-2014-033

ARGUMENTATION

Table des matières

I. Sur l'importance d'appliquer le MRI à une part significative des coûts	2
II. Sur l'inclusion des coûts en capital au MRI	3
III. Sur la réalisation d'une étude de productivité afin de déterminer le facteur X.....	6
VI. Sur le recours au Modèle de gestion des actifs (MGA) pour la prise en charge des dépenses liées à la pérennité	9
V. Sur l'opportunité de tenir la phase 3 en même temps que le dossier tarifaire du Transporteur	10

Introduction

En vue d'offrir à la Régie une intervention ciblée, utile et respectueuse des contraintes budgétaires du présent dossier, le RNCREQ a choisi de concentrer la présentation de sa preuve et son argumentation finale sur un nombre limité de points. Les points non mentionnés sont ceux pour lesquels le RNCREQ est en accord ou n'a pas d'objection majeure avec la proposition du Transporteur.

I. Sur l'importance d'appliquer le MRI à une part significative des coûts

Position

[1] La portion des coûts assujettie au MRI doit être la plus grande possible afin de favoriser l'atteinte des objectifs de l'article 48.1 de la Loi sur la Régie de l'énergie¹ (l'article 48.1). Dans la proposition du Transporteur, la portion de ces coûts est insuffisante pour permettre l'atteinte des objectifs.

Arguments et références au soutien de la position

[2] Rappelons quelques éléments d'interprétation de l'article 48.1. Dans la décision D-2015-169 du présent dossier, la Régie a établi que :

[42] Le premier alinéa de l'article 48.1 prévoit que la Régie établit un MRI qui assure la réalisation de gains d'efficience. À cet égard, la Régie a déjà établi que l'adoption d'un MRI pour HQT D avait un caractère impératif et non facultatif et qu'en conséquence, la Régie avait l'obligation d'accomplir l'exigence législative prévue à l'article 48.1 (Dossier R-3842-2013, décision D-2014-033, par. 101.)

[43] Le deuxième alinéa de cet article prévoit qu'un MRI doit poursuivre trois objectifs spécifiques. L'utilisation du terme « doit » en lien avec ces trois objectifs ne laisse place à aucune ambiguïté. Ces objectifs ne sont pas facultatifs et devront donc impérativement être atteints, de manière cumulative, dans un MRI qui sera éventuellement mis en place par la Régie.² [Nous soulignons]

[3] Dans la décision D-2014-033 du dossier R-3842-2013, à laquelle réfère la Régie dans l'extrait précédent, la Régie s'appuie sur le principe d'interprétation législative de l'effet utile d'un texte de loi pour conclure que le statu quo ne permet pas d'atteindre les objectifs de l'article 48.1.

Le principe de l'effet utile d'un texte de loi est un argument interprétatif courant qui est résumé ainsi par Pierre-André Côté :

« 1047. En lisant un texte de loi, on doit en outre présumer que chaque terme, chaque phrase, chaque alinéa, chaque paragraphe ont été rédigés délibérément en vue de produire quelque effet. Le législateur est économe de ses paroles : il ne « parle pas pour ne rien dire » ».

¹ RLRQ, c. R-6.01.

² R-3897-2014, D-2015-169, para 42 et 43.

À la lumière de ce principe d'interprétation, la Régie est d'avis qu'il faut présumer, qu'en introduisant un nouvel article dans la Loi, que le législateur était d'avis que le cadre réglementaire actuel était insatisfaisant et qu'il voulait amener la Régie à mettre en place un nouveau mode de réglementation conforme aux types de réglementation incitative. En ce sens, l'argument des Demandeurs voulant que les exigences de l'article 48.1 de la Loi soient respectées par le régime de réglementation actuel ne saurait être retenu.³ [référence omise]

[4] Compte tenu de la faible proportion des revenus requis du Transporteur assujettis au MRI proposé par ce dernier, le RNCREQ est d'avis que la proposition du Transporteur ne s'éloigne pas suffisamment du statu quo pour permettre l'atteinte des objectifs de l'article 48.1. L'expert PEG partage cet avis :

*The performance incentives of the proposed system would be extraordinarily weak and do little to encourage improved performance. A combination of annual rate cases and cost trackers would together address the vast majority of the company's cost. HQT states in response to Question 1.3 of the Régie's third round of information requests that the index would apply to only 23% of the company's revenue requirement.*⁴

[5] Le lien direct entre la part des coûts visés par le MRI et l'atteinte des objectifs de l'article 48.1 a été reconnu par la Régie dans la décision D-2017-043 :

Afin de respecter les objectifs prévus à l'article 48.1 de la Loi, la Régie est d'avis qu'elle doit chercher à favoriser l'application de la Formule d'indexation à davantage de coûts que ceux qui sont actuellement indexés dans le cadre de la formule paramétrique.⁵ [Nous soulignons]

[6] En réponse à cette préoccupation, la Régie a conclu qu'il était raisonnable d'inclure l'amortissement et le rendement sur la base de tarification dans la formule d'indexation, jugeant que l'évolution de ces postes combinés était suffisamment prévisible et raisonnablement sous le contrôle du Distributeur.⁶

[7] En introduction de sa plaidoirie, le Transporteur a insisté sur le caractère distinct des MRI du Distributeur et du Transporteur. Bien qu'il existe certes des distinctions dans les caractéristiques des deux MRI, ceux-ci ne se distinguent pas dans les objectifs qu'ils poursuivent et la conclusion de la Régie à l'effet que le respect de ces objectifs appelle à favoriser l'application de la formule à davantage de coûts est applicable tant au Transporteur qu'au Distributeur.

II. Sur l'inclusion des coûts en capital au MRI

Recommandation

³ R-3842-2013, D-2014-033, para 120 et 121.

⁴ R-3897-2014, C-AQCIE-CIFQ-0107, p. 120.

⁵ R-3897-2014, D-2017-043, para 224.

⁶ R-3897-2014, D-2017-043, para 252.

[8] Inclure les coûts en capital au MRI du Transporteur, avec traitement particulier pour les coûts en capital de l'intégration de production et des interconnexions.

Arguments et références au soutien de la recommandation

[9] Contrairement au Distributeur, qui alléguait leur imprévisibilité et leur caractère incontrôlable, le Transporteur tente d'exclure les coûts en capital de son MRI au motif que ceux-ci présentent une trop grande variabilité.

[10] La variabilité relative des coûts en capital du Transporteur, supérieure à celle du Distributeur, est reconnue par les deux experts au dossier. L'expert PEG a réalisé une analyse de type Kahn afin de simuler l'application d'un MRI aux revenus requis du Transporteur entre les années 2006 et 2015. Les résultats démontrent des revenus simulés s'alignant sensiblement sur les revenus requis réels, avec des écarts positifs et négatifs allant jusqu'à 2%.⁷ Commentant ces mêmes données, CEA reconnaît également des variations de l'ordre 2%.⁸ Les experts s'entendent donc sur les chiffres. Là où leur opinion diverge, c'est dans la caractérisation de ces variations. Alors que CEA y voit un problème important justifiant l'exclusion de ces coûts de la formule, PEG y voit une situation normale avec laquelle un MRI est conçu pour composer.

In other words, they overearned by two percent (2%) and then, they underearned by two percent (2%). And it's just phenomenal to me that anyone would think that that type of variation is unacceptable in an MRI. I mean that's what incentive regulation looks like and that's what will assuredly occur for Hydro-Québec Distribution as well.⁹

[11] Ce débat d'experts nous renvoie à la nature même du dossier, hautement technique et fortement basé sur des théories économiques, peu de MRI ayant été éprouvés dans des circonstances comparables à celle d'Hydro-Québec. En introduction de sa plaidoirie, le Transporteur a insisté sur le caractère probant des témoignages livrés par les experts et les témoins du Transporteur. Avec égard, il revient à la Régie d'apprécier la qualité de la preuve d'un témoin expert, comme elle le fait pour toute autre preuve qu'elle doit considérer aux fins de la décision à rendre.¹⁰ Outre la force probante qu'elle accordera aux témoignages des experts, le RNCREQ est d'avis que la décision de la Régie quant à la manière de traiter la variabilité des coûts en capital du Transporteur doit s'inscrire dans la poursuite des objectifs énoncés à l'article 48.1 qui, comme nous l'avons exposé ci-haut, milite pour une inclusion d'une proportion accrue des coûts du Transporteur à son MRI. Dans cette optique, le RNCREQ recommande d'accorder un poids supérieur à la position voulant que la variabilité puisse être adéquatement tenue en compte à l'intérieur du MRI.

[12] Également au soutien de l'argument que la variation des coûts en capital ne justifie pas leur exclusion du MRI, le RNCREQ a démontré dans sa preuve lors des audiences que la variabilité du rendement est moindre lorsque considérée sur l'ensemble de la période d'application du MRI, soit une période de quatre ans. L'exercice de simulation du MRI à partir de différentes années de *rebasings* réalisé par M. Raphals a également permis de

⁷ R-3897-2014, C-AQCIE-CIFQ-0107, p. 128, figure 6; R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 57, lignes 12 à 14.

⁸ R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 53, lignes 10 à 13.

⁹ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 57, lignes 14 à 21.

¹⁰ Régie de l'énergie, « Attentes de la Régie de l'énergie relative au rôle des témoins experts », 19 juillet 2011.

démontrer que les écarts ont tendance à s'équilibrer au fil du temps, appuyant ainsi la position de l'expert Lowry que le mécanisme de MRI est conçu pour s'adapter à la variabilité.¹¹ De plus, l'examen des rapports annuels du Transporteur des six dernières années démontre que les écarts de rendement ont toujours été positifs, allant jusqu'à plus de 3%.¹² Les écarts qui peuvent être anticipés de l'application d'un MRI incluant les coûts en capital, selon la simulation de PEG, sont donc équivalents, voire inférieurs aux écarts qu'on observe chez le Transporteur selon l'approche réglementaire en vigueur.

[13] Par ailleurs, au-delà du fait que la variation des coûts de capital ne justifie pas leur exclusion du MRI, il existe des solutions pour réduire la variabilité des coûts en capital inclus dans la formule I-X et ainsi réduire les écarts de rendement. Dans sa preuve, le RNCREQ a souligné que les coûts en capital de l'intégration de production et des interconnexions présentaient de grandes fluctuations.¹³ Le RNCREQ recommande par conséquent que ces coûts reçoivent un traitement particulier, qu'il s'agisse d'un traitement en facteur Y ou d'un autre mécanisme à développer en phase 3. Une fois ces coûts exclus de la formule, les investissements présentent un profil de croissance qui reflète plutôt une croissance graduelle et donc une trajectoire similaire à celle qui découle d'une formule de type I - X.¹⁴

Bon, finalement, [la planche 11] c'est le total de toutes les catégories en excluant l'intégration, la production et les interconnexions. Et on constate ici aussi que, et aussi j'ai exclu pour deux mille dix-sept (2017) les trois cents millions (300 M) de respect des exigences que je présume sera une facture Z. Alors, ça laisse effectivement un profil, une trajectoire très stable avec même une légère croissance qui semble ressembler un petit peu à un profil I - X. Et pour être précis, l'écart-type n'est que douze pour cent (12 %) de la moyenne. Alors, il y a vraiment une stabilité assez importante dans tous ces investissements sauf ceux de l'intégration production et interconnexions.¹⁵

[14] Le Transporteur plaide que la variabilité des coûts en capital doit être appréciée sous l'angle des mises en service. Avec égards, le RNCREQ juge que cet argument devient obsolète lorsque les coûts en capital, à l'exception de ceux l'intégration de production et des interconnexions, sont inclus à la formule. En effet, dans la mesure où les revenus requis du Transporteur sont déterminés par la formule et non en fonction de la base de tarification, qui dépend des mises en service, les dates de celles-ci ne sont plus pertinentes, sauf au moment du *rebasings*.¹⁶ Ce point n'a été contredit ni dans la preuve, ni dans la plaidoirie du Transporteur.

[15] Finalement, il est intéressant de noter que dans la décision D-2017-043, la Régie avait également considéré la variabilité des coûts en capital du Distributeur et leur trajectoire différente de celle de la formule I-X dans son analyse de l'opportunité d'inclure ceux-ci au

¹¹ R-3897-2014, Notes sténographiques du 27 avril 2017 – Volume 15, p. 20, ligne 13 à p. 23 ligne 14; C-RNCREQ-0072, p. 3, planche 6.

¹² HQT, Rapport annuel 2012, HQT-2, doc. 4, page 5, lignes 8 et 9.

¹³ R-3897-2014, Notes sténographiques du 27 avril 2017 – Volume 15, p. 25, ligne 21 à p. 26, ligne 6; C-RNCREQ-0072, p. 5, planche 10.

¹⁴ R-3897-2014, C-RNCREQ-0072, p. 6, planche 11.

¹⁵ R-3897-2014, Notes sténographiques du 27 avril 2017 – Volume 15, p. 26, ligne 15 à p. 27, ligne 5.

¹⁶ R-3897-2014, Notes sténographiques du 27 avril 2017 – Volume 15, p. 34, ligne 23 à p. 35, ligne 8; et p. 36, lignes 5 à 11.

MRI. Rappelons que cette trajectoire était un « élément clé » de l'expertise sur laquelle s'appuie la proposition du Transporteur :

So, that was very key to our evaluation of the expenses that we feel would track well under an I minus X (I-X) versus those who clearly would not. So, it has everything to do with the answer to your question and that is there's significant variability there and it's variability that doesn't track well with I minus X (I-X), which would mean that customers in a given year might be paying more or less for their tariff if we were to try to impose an I minus X (I-X) on the entire revenue requirement that would include amortisation and, well, capitalisation which leads to amortisation as well as the return on rate base. So, the bottom line is they don't track very well with I minus X (I-X) for HQT.¹⁷

[16] L'expert PEG est plutôt d'avis que le profil de la formule I-X doit être comparé à celui de l'ensemble des coûts assujettis :

The suitability of an index-based attrition relief mechanism for HQT depends on the trajectory of its efficient total cost. This trajectory can be very different from those of its capital expenditure ("capex") or amortization. To illustrate the point, suppose that HQT's capex were a mere \$100 in 2018, \$1,000 in 2019, and \$3 in 2020. Capex would be quite volatile but would nevertheless have a trivial impact on HQT's revenue requirement. While the actual capex of HQT is, in reality, high enough to materially influence its total cost trajectory, it is still the total revenue requirement trajectory that matters.¹⁸

[17] Dans la décision 2017-043, la Régie adopte la même vision que l'expert PEG :

229. Par ailleurs, les données déposées par le Distributeur en réponse à l'engagement n°4 démontrent que l'évolution des dépenses d'amortissement ne suit pas la croissance d'une formule d'indexation.

(...)

231. La Régie convient toutefois 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 ».¹⁹

[18] Pour l'ensemble des motifs exposés ci-dessus, le RNCREQ juge que la variabilité des coûts en capital ne justifie par leur exclusion du MRI et que leur inclusion est nécessaire à l'atteinte des objectifs de l'article 48.1.

III. Sur la réalisation d'une étude de productivité afin de déterminer le facteur X

Recommandation

¹⁷ R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 117, lignes 6 à 20.

¹⁸ R-3897-2014, C-AQCIE-CIFQ-0107, p. 122, lignes 10 à 16.

¹⁹ R-3897-2014, D-2017-043, para 229 et 231.

[19] Réaliser des études de productivité interne et externe préalablement à la phase 3 afin de déterminer le facteur X.

Arguments et références au soutien de la recommandation

[20] Tout d'abord, le RNCREQ est d'avis que la tenue d'une étude de productivité externe est nécessaire pour la détermination du facteur X du Transporteur, et ce, dès la première année du MRI. Les situations du Transporteur et du Distributeur sont différentes eu égard à la disponibilité de données pouvant fonder une telle étude, notamment grâce au formulaire 1 de la FERC qui collige des données de manière systématique, uniforme et ségréguée. L'expert PEG affirme que :

I can tell you that there are good transmission data available for dozens of United States utilities and probably we'll be able to throw into, one could throw into a study of this type, no matter who the consultant is that does it, Hydro One Networks as well. So, that is not a problem. And, in fact, it's much easier than it used to be in the old days to get this data and to process it because there are outfits like SNL Financial that just have that at your fingertips, all the itemised data from the United States is right there to get a study going.²⁰

(...)

And we do work on power distribution, power transmission, generation, productivity all the time that makes use of the itemisation of the data on the FERC Form 1 which is supported by a uniform system of accounts and I feel that the itemisation of the cost is very satisfactory.²¹

[21] En réponse à la critique de l'expert CEA à l'effet que le formulaire 1 de la FERC ne permet pas d'obtenir des données sur l'ensemble des coûts de services partagés,²² PEG répond que celles-ci ne constituent qu'une faible part des coûts totaux. Leur retrait de l'analyse ou leur estimation n'aurait pas un grand impact sur les résultats.²³ Il importe également de noter qu'au-delà de ce point, l'expert CEA reconnaît que le formulaire 1 de la FERC permet d'obtenir des données sur les coûts des activités de transport.²⁴

[22] En deuxième lieu, le RNCREQ fait également siens les propos de l'expert PEG sur l'importance de mener une étude de productivité interne afin de connaître la tendance de productivité interne du Transporteur :

But I want to say too that the productivity trend of Hydro-Québec is very desirable to know because we now know that it's an important issue in rate setting, it should be part of the balisage²⁵

[23] L'alternative à l'étude de productivité, soit la détermination du facteur X par l'exercice du jugement de la Régie avec intrants des intervenants (« with input from the parties »), telle

²⁰ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 48, ligne 16 à p. 49, ligne 2.

²¹ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 106, lignes 9 à 15.

²² R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 176, lignes 20 à 21.

²³ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 106, lignes 16 à 25.

²⁴ R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 176, lignes 13 à 25.

²⁵ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 54, ligne 23 à p. 55, ligne 1.

que retenue par la Régie pour le MRI du Distributeur, n'est pas souhaitable dans le cas du Transporteur puisque les études de productivité existantes sont beaucoup moins nombreuses pour les activités de transport que pour les activités de distribution.²⁶ À moins de réaliser leur propre étude, ce qui soulève des enjeux évidents d'inégalité dans les moyens à la disposition des intervenants, ceux-ci n'auront à toutes fins pratiques aucun intrant à fournir à la Régie. Il est donc préférable que le facteur X soit déterminé à partir des études de productivité interne et externe, à l'intérieur d'un processus encadré par la Régie afin d'en garantir l'équité, la transparence et l'indépendance. Sur l'importance d'une étude indépendante, le RNCREQ rappelle le commentaire formulé par M. Tim Woolf de Synapse, cité dans ses réponses aux DDR de la Régie :

Benchmarking and productivity studies can be costly and contentious, but the benefits associated with an independent, detailed study specific to HQD are likely to far outweigh the costs, given the amount of money at stake. To yield these benefits, the type of study to be performed should be carefully chosen with stakeholder input and clear policy objectives in mind. It should also be performed by an independent third party.²⁷

[24] En audience, HQT a prétendu que la tenue d'une étude de productivité ne contribuerait pas à l'objectif d'allègement réglementaire de l'article 48.1.28 Avec égards, le RNCREQ juge que cette position n'est pas conforme au texte de l'article 48.1 de la Loi, qui précise bien que l'objectif d'allègement réglementaire « vise le processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du transporteur d'électricité et les tarifs du distributeur d'électricité applicables à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs. »²⁹ L'objectif d'allègement du processus ne vise donc pas le processus d'établissement du MRI, et la réalisation d'une étude de productivité ne peut être écartée sur cette base.

[25] Ceci dit, la réalisation de cette étude ne suppose pas nécessairement la tenue d'une phase 2 en bonne et due forme, qui se terminerai pas une décision de la Régie. Cette étude peut avoir lieu préalablement à la phase 3, puis être soumise à l'attention de la Régie et des intervenants pour une décision en phase 3 sur la détermination du facteur X pour la première année du MRI du Transporteur. La formation a d'ailleurs fait référence à cette possibilité dans l'une de ses questions à l'intervenant EBM³⁰, à laquelle l'intervenant a répondu que « si le temps le permet (...) ce serait préférable »³¹ appuyant ainsi la recommandation du RNCREQ. Concernant l'enjeu du temps, l'expert PEG précise qu'une telle étude peut être réalisée en trois (3) à quatre (4) mois,³² ce qui permettrait de l'insérer avant la phase 3 sans pour autant prolonger indument le dossier. C'est approche serait conforme à la pratique, telle que décrite par l'expert :

in most proceedings there's not a Phase 2 where everything stops standstill for three or four, five months, to do a productivity study. It's just something that's done in

²⁶ R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 177.

²⁷ R-3897-2014, C-RNCREQ-0026, p. 3.

²⁸ R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 101.

²⁹ RLRQ, c. R-6.01, art. 48.1.

³⁰ R-3897-2014, Notes sténographiques du 26 avril 2017 – Volume 14, p. 75, ligne 13 à p. 76, ligne 3.

³¹ R-3897-2014, Notes sténographiques du 26 avril 2017 – Volume 14, p. 76, lignes 4 à 7.

³² R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 49.

*Phase 3 and the company presents its study and the interveners present their study which is oftentimes funded by, effectively, by ratepayers or by the commission.*³³

Recommandation subsidiaire

[26] Minimale, réaliser une étude de productivité interne préalablement à la phase 3 afin de déterminer le facteur X, pour les motifs exposés ci-dessus et conformément à la recommandation de l'expert PEG :

*But I want to say too that the productivity trend of Hydro-Québec is very desirable to know because we now know that it's an important issue in rate setting, it should be part of the balisage and potentially too, in a very first generation plan, you could use their productivity trend as the basis for the X factor for the first generation plan, without having to go and look at the complicated issue of the United States data. You couldn't do it twice because if you did it twice, they would know that the more productive they are this time, the higher their X factor would be the last time. But for a first generation plan, you could in theory just focus on the productivity trend of HQT.*³⁴

VI. Sur le recours au Modèle de gestion des actifs (MGA) pour la prise en charge des dépenses liées à la pérennité

Recommandation

[27] Maintenir la surveillance de l'outil MGA par la Régie afin d'en assurer le perfectionnement, malgré son insertion dans la formule.

Arguments et références au soutien de la recommandation

[28] Le Transporteur propose de maintenir le MGA comme outil de gestion des dépenses liées à la pérennité dans le cadre du MRI. Le RNCREQ reconnaît le potentiel d'optimisation de l'outil et souhaite voir le Transporteur continuer de le perfectionner. Il rappelle toutefois que la reconnaissance du MGA par la Régie, alléguée par le Transporteur dans sa preuve,³⁵ comporte des réserves.³⁶ Le Transporteur a affirmé être à pied d'œuvre pour fournir à la Régie les preuves demandées quant à la rentabilité du MGA.³⁷

[29] Dans ce contexte, le RNCREQ juge que la surveillance du MGA par la Régie doit être maintenue, et ce même s'il est intégré au MRI du Transporteur.

[30] Cette surveillance, dont la nature et la portées pourront être déterminées en phase 3, devrait être explicitée dans le traitement règlementaire du MRI du Transporteur.

³³ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 54, lignes 16 à 22.

³⁴ R-3897-2014, Notes sténographiques du 25 avril 2017 – Volume 13, p. 54, ligne 23 à p. 55, ligne 1.

³⁵ R-3897-2014, C-HQT-HQD-0136, p. 6

³⁶ R-3934-2015, D-2016-029, para 38 et 39.

³⁷ R-3897-2014, Notes sténographiques du 24 avril 2017 – Volume 12, p. 192.

V. Sur l'opportunité de tenir la phase 3 en même temps que le dossier tarifaire du Transporteur

Préoccupation du RNCREQ

[31] Avec égards pour l'approche adoptée par la Régie quant au MRI du Distributeur, le RNCREQ se questionne sur l'opportunité de tenir la phase 3 du présent dossier dans le cadre du dossier tarifaire du Transporteur.

[32] Considérant l'ampleur de la tâche à accomplir en phase 3, et considérant que les conclusions de la phase 3 auront un impact déterminant sur le bon fonctionnement du MRI, le RNCREQ juge qu'il ne serait pas sage d'ajouter cette réflexion à la tâche de travail déjà élevée et au calendrier peu flexible d'un dossier tarifaire, et ce pour plusieurs raisons. D'une part, selon la décision que la Régie rendra dans le présent dossier et la complexité des options qu'il restera à évaluer en phase 3, il serait risqué d'initier cette phase dans un contexte qui crée un calendrier inflexible. D'autre part, il se peut que les travaux en phase 3 requièrent l'apport d'informations additionnelles qui pourraient occasionner des délais imprévus. Finalement, il se peut que la phase 3 mène à la conclusion que l'étude en coût de service de l'année 1 du MRI doit comporter des éléments au-delà de ceux produits annuellement selon l'approche réglementaire en vigueur. Pour toutes ces raisons, le RNCREQ recommande fortement de procéder à la phase 3 dans un dossier distinct et préalable au dossier tarifaire de 2019.

[33] Le RNCREQ réitère ici les recommandations qu'il avait faites dans son argumentation concernant le MRI du Distributeur à l'égard de la phase 3 :

Le RNCREQ recommande que l'étude des modalités d'application des caractéristiques du MRI se fasse à l'intérieur de scénarios plutôt qu'isolément. En effet, les différents éléments d'un MRI interagissent entre eux, et leur effet dépend de leur combinaison. Le RNCREQ suggère que l'étude des modalités d'application se fasse en fonction de scénarios de MRI, chacun constitués d'un assemblage d'éléments soigneusement choisis en tenant compte de leur interaction, proposé tant par la Régie que par les intervenants.

Cette étude pourrait être réalisée en sous-phases, via des groupes de travail ou une autre méthode de travail concerté, faisant notamment appel à des débats entre les experts encadré par l'article 32 du Règlement sur la procédure. La Régie pourrait à ce titre s'inspirer du processus collaboratif qui a été mis en place dans les premières années d'existence de la Régie pour l'élaboration du règlement sur la Planification intégrée des ressources (PIR) à l'égard de l'ancien article 72 de la Loi.³⁸

[32] Le RNCREQ soumet respectueusement ses préoccupations à la Régie et s'en remet à son jugement quant à la meilleure manière de prendre en charge la phase 3 pour le MRI du Transporteur.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

³⁸ R-3897-2014, C-RNCREQ-0053, p. 18.