

## **Réplique du Transporteur**



**Table des matières**

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Observations générales .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Efficienc e et performance .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Méthodes comptables .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Revenus requis .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Dépenses nécessaires à la prestation du service .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Évolution de la base de tarification.....</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>Planification du réseau de transport.....</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Commercialisation.....</b>	<b>14</b>
<b>10</b>	<b>Répartition du coût du service .....</b>	<b>16</b>
<b>11</b>	<b>Tarification des services de transport .....</b>	<b>17</b>
<b>12</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>17</b>



## **1 Introduction**

Le 13 février 2012, le Transporteur a reçu les argumentations des intervenants dans le présent dossier en temps opportun, à l'exception de SÉ-AQLPA qui a déposé son argumentation avec plusieurs heures de retard ainsi qu'un erratum une semaine plus tard, soit le matin du 20 février 2012.

Conformément aux instructions que la Régie a données dans sa lettre procédurale du 19 janvier 2012, le Transporteur présente sa réplique à l'égard de certains éléments des argumentations des intervenants.

## **2 Observations générales**

Le Transporteur constate que les argumentations des intervenants reprennent, pour l'essentiel, les positions ou les propositions émises antérieurement dans leurs mémoires ou rapports. Ainsi, à l'égard de ces arguments, le Transporteur réitère les démonstrations contenues à sa preuve ainsi que les arguments qui y correspondent (HQT-15, Document 1).

Par ailleurs, l'UMQ mentionne ce qui suit à la page 4 de son argumentation :

*« Les 10 autres recommandations de l'UMQ n'ont pas été citées par le Transporteur dans son argumentation.*

*Par conséquent, l'UMQ invite la Régie à retenir toutes les recommandations formulées dans son mémoire. [...] »*

Le Transporteur doit en comprendre que l'intervenant soutient que, puisque ses recommandations ne sont pas spécifiquement niées ou commentées par le Transporteur, celles-ci acquièrent de ce simple fait le caractère d'une admission ou d'un fait non contesté.

Avec égard, le Transporteur ne souscrit pas aux mentions de l'intervenant, qui ne sont pas conformes au droit. Il est depuis longtemps établi et reconnu qu'un fait qui n'est pas nié n'est pas réputé admis. Le *Code de procédure civile* prévoit que « [...] le silence d'une partie à l'égard d'un fait allégué par la partie adverse ne doit pas être interprété comme une reconnaissance de ce fait » (article 86). Il en est de même quant aux moyens de preuve décrits au *Code civil du Québec*, qui mentionne que l'aveu peut être exprès ou implicite mais qu'il ne peut toutefois résulter du seul silence d'une partie que dans les cas prévus par la loi (article 2851). Avec égard, la *Loi sur la Régie de l'énergie* (LRÉ) ne contient pas de mention qui supporte la thèse de l'intervenant et le Transporteur demande à la Régie de ne pas tenir compte des propos contenus à l'argumentation de l'intervenant qui n'ont pas d'assises factuelles ou juridiques.

Par ailleurs, le Transporteur souligne, afin d'éviter toute équivoque, que lorsqu'il endosse ou partage une proposition d'un intervenant dans un dossier, il pose un geste positif clair à cet égard. Dans un tel cas, il s'agira soit d'une mention à la preuve (preuve principale, réponses aux demandes de renseignements ou autre) ou d'une déclaration positive à l'audience par le procureur ou un témoin. Sans la présence de ces manifestations claires du Transporteur,

avec égard, les intervenants ne peuvent valablement soutenir que le Transporteur adhère ou ne conteste pas leurs arguments, leurs démonstrations ou autres rapports.

Le Transporteur, par la preuve produite et ses représentations, n'adhère pas aux recommandations de l'UMQ.

Par ailleurs, en ce qui concerne certaines expressions<sup>1</sup> utilisées par l'AQCIE-CIFQ dans son argumentation comme dans sa preuve, le Transporteur considère qu'elles devraient être évitées car elles ne sont pas de nature à favoriser le déroulement harmonieux des dossiers.

Les sections suivantes traitent plus particulièrement de certaines argumentations d'intervenants que le Transporteur souhaite commenter.<sup>2</sup>

### **3 Efficience et performance**

#### ***Efficience***

##### *Optimisation des investissements*

L'UMQ réitère dans son argumentation la position exprimée dans son mémoire, à savoir son accord pour retenir l'indicateur global proposé par le Transporteur pour l'évaluation de sa performance, en termes d'efficience, en recommandant toutefois le maintien des demandes de suivi et de ventilation des gains annuels et cumulatifs par chantier faites par la Régie dans sa décision D-2011-039 (paragraphe 31 et 32).

L'ACEFO, l'ACEFQ, la FCEI et l'UC réitèrent également dans leurs argumentations respectives les positions exprimées dans leurs mémoires en s'opposant à la proposition du Transporteur et en recommandant le maintien de ces demandes de suivi spécifique de la Régie.

Le GRAME, quant à lui, n'a eu aucun commentaire à ce sujet dans son mémoire mais précise dans son argumentation (paragraphe 40) que « *la comparaison de la performance du Transporteur avec celle des entreprises de services publics, via un Indicateur global combinant performance, fiabilité et coûts, n'est pas nécessairement plus utile à la Régie si cet indicateur ne s'accompagne pas des suivis instaurés antérieurement, notamment ceux retenus par la Régie dans sa décision D-2008-019* ». Bien qu'il soit plutôt en faveur d'une continuité dans l'information transmise aux fins réglementaires à la Régie, l'intervenant considère que « *la Régie est l'entité la mieux placée pour évaluer si la proposition du Transporteur lui convient afin d'assurer les suivis de sa performance* » (paragraphe 42).

Le Transporteur rappelle qu'il a déjà fait amplement état, dans sa preuve (pièce HQT-3, Document 1), dans ses réponses à la demande de renseignements numéro 1 (DDR1) de la

---

<sup>1</sup> Page 2 : « *Le Transporteur s'est borné [...]* » ; Page 3 : « *[...] on est en droit de conclure de son silence qu'il n'avait rien à dire. [...] une politique de « laisser faire ». [...] une injustice flagrante à l'endroit des consommateurs [...]* » ; Page 4 : « *[...] le Transporteur réclame un « bar ouvert » [...]*. »

<sup>2</sup> En général, le Transporteur ne commentera pas les argumentations d'intervenants qui appuient sa demande.

Régie<sup>3</sup> ainsi que dans son argumentation (HQT-15, Document 1, pages 8 et 9), des principaux motifs et avantages à l'appui de sa proposition ainsi que des contraintes et limites associées à la mesure individuelle des gains par chantier, particulièrement en matière d'optimisation de ses investissements.

Le Transporteur réitère que les gains d'efficience évalués à ce jour, en lien avec certaines mesures d'optimisation des investissements, ne représentent qu'une vue partielle des retombées favorables de ces mesures (par exemple, la réduction du temps de mise en route des équipements, dans le cadre du projet de Télémaintenance - IMAGINE) et ne sont pas le reflet de l'ensemble des efforts qu'il consacre à l'optimisation des investissements. D'autres mesures déjà intégrées dans sa planification, telles que la planification intégrée et la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, permettent également d'optimiser le coût des investissements, mais les gains associés à chacune d'elles sont particulièrement difficiles à isoler, d'où notamment le risque d'un double comptage.

La proposition du Transporteur d'utiliser un indicateur global pour l'évaluation de sa performance concernant cet axe d'efficience a l'avantage de dégager une tendance sur un horizon pluriannuel de son positionnement par rapport à l'ensemble des participants visés.

Par ailleurs, bien qu'il reconnaisse que l'indicateur global proposé ne comprend pas uniquement les coûts des investissements mais également les coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration associés au maintien et à l'exploitation des actifs visés, le Transporteur considère que cette base de type « coût complet » lui permet justement une meilleure comparabilité avec ses pairs, étant donné que les pratiques comptables et les encadrements en matière de stratégie de pérennité et d'entretien de réseaux de transport peuvent différer sensiblement d'un transporteur à l'autre.

#### *Optimisation des charges nettes d'exploitation*

L'ACEFO (paragraphe 19) et l'ACEFQ (paragraphe 39) réitèrent dans leurs argumentations respectives que la cible d'efficience de 1 % des charges nettes d'exploitation (CNE) du Transporteur est trop basse et devrait ainsi être revue à la hausse pour 2012.

Le Transporteur tient à souligner à nouveau que, tout en déployant d'importants efforts d'optimisation de ses charges d'exploitation, sa structure de coûts comporte toujours une part significative de coûts associés à des investissements déjà couverts dans sa démarche d'efficience. Par ailleurs, la Régie, dans ses décisions antérieures<sup>4</sup>, en lien avec les demandes tarifaires 2009 à 2011 du Transporteur, a approuvé le maintien de cet objectif global de gains d'efficience de 1 % des CNE sous le contrôle de gestion du Transporteur, sur la base des justifications présentées par ce dernier.

<sup>3</sup> HQT-13, Document 1, Réponses aux questions 1.2, 1.4.1, 4.1 et 4.4.

<sup>4</sup> D-2009-015 (pages 39 et 40), D-2010-032 (paragraphe 57) et D-2011-039 (paragraphe 55).

Le Transporteur rappelle par ailleurs que le niveau d'efficiencia qu'il pense pouvoir livrer ne doit pas se faire au détriment de la qualité, de la fiabilité du service ou de la satisfaction de sa clientèle et qu'un juste équilibre est ainsi nécessaire afin de ne pas compromettre cet objectif<sup>5</sup>.

### ***Indicateurs de performance et objectifs corporatifs***

#### *Indicateurs de coûts*

L'ACEFO réitère dans son argumentation (paragrapes 27 et 28) que le Transporteur est un monopole naturel et qu'à ce titre, il relève « *de son fonctionnement normal de maintenir ses coûts unitaires sur une allure descendante (principe du rendement d'échelle croissant d'un monopole naturel [...])* », pour en conclure que le fait qu'il maintienne des coûts sous la croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) est insuffisant. Ces arguments, l'ACEFO les a déjà énoncés dans ses preuves relatives aux dossiers R-3706-2009 (demande tarifaire 2010) et R-3738-2010 (demande tarifaire 2011) et la Régie ne les a manifestement pas retenus dans ses décisions D-2010-032 et D-2011-039 concernant ces demandes.

L'ACEFQ, pour sa part, demande à la Régie que la performance du Transporteur soit évaluée en isolant les facteurs de variation de coûts qui sont hors de son contrôle (paragraphe 6). De plus, l'intervenant est d'opinion que l'utilisation d'un IPC comme balise de référence pour juger de l'évolution des coûts unitaires du Transporteur n'est pas adéquat (paragraphe 7).

Le Transporteur tient à souligner à nouveau que la Régie, dans sa décision D-2011-039, a maintenu son appui à l'approche qu'il a privilégiée pour la présentation et l'analyse de sa performance (paragrapes 79 et 80), en signifiant que l'exercice visant à comparer l'évolution des données réelles aux indicateurs de coûts indexés en fonction de l'IPC annuel permet de définir une base de référence acceptable et simple d'application. Le Transporteur considère toujours cette approche valable et pertinente.

#### *Indicateurs environnementaux*

Le Transporteur maintient le bien-fondé de sa proposition relative au suivi de trois nouveaux indicateurs de la performance environnementale (« IPE »), récapitulée dans son argumentation à la pièce HQT-15, Document 1. Il rappelle que cette proposition a reçu l'appui de la majorité des intervenants.

Des quatre intervenants ayant abordé les IPE dans leur argumentation, l'ACEFQ, le GRAME et SÉ-AQLPA prétendent que les IPE devraient comporter des renseignements supplémentaires. Le Transporteur réaffirme que ceux-ci ne seraient pas utiles à la Régie pour la portée du suivi qu'elle entend exercer en matière environnementale. Cette portée est entre autres précisée à la pièce HQT-3, Document 2, section 1.4, page 18. Notamment, en

---

<sup>5</sup> HQT-13, Document 1, Réponse à la question 3.2.



ce qui a trait à l'IPE lié à la maîtrise intégrée de la végétation, l'ACEFQ (paragraphe 50), le GRAME (paragraphe 20) et SÉ-AQLPA (page 24) n'offrent aucun motif convaincant pour justifier leurs demandes de fournir des données sur l'utilisation de phytocides, alors que la preuve du Transporteur démontre clairement que l'entreprise utilise moins de 0,2 % des pesticides vendus annuellement au Québec (HQT-3, Document 2, page 23, lignes 4 à 7).

#### *Objectifs corporatifs*

L'ACEFQ (paragraphe 10 à 13) et l'UMQ (paragraphe 10 à 13) réitèrent dans leurs argumentations respectives la plupart des commentaires et recommandations formulés dans leurs mémoires quant à la portée, au niveau et à la justification des cibles à atteindre, en lien avec certains objectifs corporatifs.

Le Transporteur rappelle à cet égard qu'il a déjà fait état dans son argumentation (HQT-15, Document 1, page 14) des règles d'entreprise auxquelles il est assujéti en matière de fixation des objectifs corporatifs. Il considère que les cibles fixées sont raisonnables, compte tenu du contexte actuel exigeant dans lequel il exerce ses activités.

#### **4 Méthodes comptables**

Comme mentionné dans son argumentation, les données de l'année témoin projetée du présent dossier reposent sur les IFRS, qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012, tandis que les données des années historique 2010 et de base 2011 reposent sur les principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR) en vigueur avant 2012.

L'ACEFO (paragraphe 3) ignore volontairement la décision procédurale D-2011-150 (paragraphe 11) en invoquant qu'il n'est ni juste ni cohérent d'évaluer l'évolution des revenus requis sur la base de deux référentiels, ce dont le Transporteur a déjà traité à la section 4 de son argumentation.

#### ***Modalités de disposition du compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés***

Tout en réclamant un nouveau compte d'écart, l'UC (page 5) déclare que le Transporteur interprète erronément sa preuve. À cet égard, le Transporteur ne peut lire que ce qui y est écrit. La question 1.1 de la DDR1 que la Régie a adressée à cet intervenant le 22 décembre 2011 semble d'ailleurs confirmer la lecture du Transporteur, tandis que la réponse de l'intervenant à cette question démontre qu'il déborde du sujet à traiter conformément à la décision D-2011-039 (paragraphe 131).

#### ***Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement***

Par le renvoi à ses réponses à la DDR1 de la Régie, l'ACEFO (paragraphe 30) réitère que la Régie ne dispose pas de toute l'information pour évaluer ce compte de frais reportés (CFR) en exigeant une validation des chiffres par des auditeurs. Le Transporteur est d'avis qu'une telle recommandation est exagérée selon la preuve offerte.

Pour sa part, l'ACEFQ (paragraphe 41) semble ignorer que le Transporteur demande un rendement pendant la période des mises en service d'actifs, période au cours de laquelle ils sont utiles à l'exploitation du réseau de transport.

De son côté, l'AQCIE-CIFQ mentionne que le Transporteur « *s'est permis, dans sa réponse à la question 8.1 de la DDR2 de la Régie, de reprocher aux intervenants de n'avoir pas élaboré sur ce que pourraient être les modalités d'un compte de frais reportés qui pourrait leur être acceptable* ». Le Transporteur croit sincèrement qu'il n'a pas à contribuer aux démonstrations que souhaite réaliser un intervenant. Si la Régie souhaite des ajustements aux modalités de disposition de ce CFR qu'il a proposées, le Transporteur, comme il est de coutume depuis plusieurs années, y fera suite et l'intervenant pourra éventuellement présenter une preuve à cet égard.

## **5 Revenus requis**

La question des revenus requis a été débattue et l'ACEFO (paragraphe 4) n'apporte rien de neuf dans son argumentation, reprenant ses prétentions initiales et ignorant les éléments complémentaires apportés au dossier en cours d'audience.

L'AQCIE-CIFQ insiste dans toute son argumentation sur sa proposition de création de comptes d'écart et conteste implicitement le fait que cet enjeu n'ait pas été perçu comme il le souhaite par la Régie dans sa décision procédurale D-2011-150. Au contraire, après analyse des demandes d'intervention, incluant celle déposée le 26 août 2011 par cet intervenant où aucune conclusion recherchée à cet égard n'était indiquée, la Régie a émis ce qui suit au paragraphe 10 de cette décision :

*« La Régie considère que l'analyse du dossier cette année n'implique pas d'éléments ou de principes nouveaux applicables à l'établissement du coût de service et du revenu requis du Transporteur pour l'année tarifaire 2012. »*

Subséquentement, dans sa lettre du 27 janvier 2012, la Régie a précisé que les questions soulevées sur les écarts entre les montants autorisés (prévus) et les coûts réels et leur influence sur la détermination des revenus requis « *vont au-delà du cadre de l'appréciation normale des projections du Transporteur dans le cadre de l'examen d'une demande tarifaire en menant, à terme, à l'élaboration de nouveaux principes, ce que la Régie a dit ne pas vouloir faire dans le cadre de la présente demande (D-2011-150, par. 10, p. 5)* ».

Pour sa part, l'UC consacre les pages 2 à 5 et la section 5 de son argumentation au même sujet, dont la Régie n'a pas jugé à propos de débattre maintenant, comme indiqué à sa lettre précitée du 27 janvier 2012.

Il en est de même pour l'ACEFQ (paragraphe 29) qui réclame une fermeture réglementaire en vue d'effectuer un roulement d'éléments (écarts de projections) aux revenus requis de la demande tarifaire suivante.

Le Transporteur invite donc la Régie à ne pas retenir ces argumentations.

## **6 Dépenses nécessaires à la prestation du service**

L'UC (page 7) demande des plafonnements arbitraires de dépenses (retraits d'actifs, frais corporatifs, stocks et autres) sans justification, alors que le Transporteur a expliqué leur évolution comme il se doit.

L'ACEFQ émet des énoncés d'opinions sans justification propre, par exemple aux paragraphes 3 et 30 (masse salariale et temps supplémentaire), 31 (autres charges), 32 (services partagés) et 33 (facturation interne émise).

De là, le Transporteur réitère les éléments contenus à sa preuve (HQT-6, Documents 1 à 3) et en argumentation (section 6) à cet égard.

### ***Charges nettes d'exploitation***

#### *Charges brutes directes*

En l'absence de justifications par l'intervenant, le Transporteur considère arbitraire et sans fondement la proposition de la FCEI (paragraphe 22) concernant le plafonnement de l'évolution des charges liées aux Stocks et autres à 25 % de l'impact de la croissance du réseau. L'intervenant omet tout simplement de considérer le rappel que le Transporteur a fait à ce sujet dans son argumentation (page 27) plutôt que de la contester avec des arguments recevables.

En ce qui concerne le régime d'intéressement et de rémunération incitative, SÉ-AQLPA (page 11) rappelle la décision D-2009-015 portant sur une demande tarifaire d'il y a trois ans (R-3669-2008 Phase 1) pour suggérer ensuite (page 13) trois ajustements à certains éléments du régime de rémunération variable. Le Transporteur considère que ce sujet a été présenté lors de ses demandes tarifaires subséquentes, y compris la présente, et invite cet intervenant à tenir compte de l'évolution des discussions et décisions passées à cet égard.

#### *Budget spécifique*

Le Transporteur maintient sa demande de reconduire en 2012 le budget spécifique de 20 M\$ au même niveau accordé pour l'année 2011 (D-2011-039, paragraphe 184). Pour l'année 2012, ce budget est réparti entre les domaines de maintenance (12,5 M\$), de protection de l'environnement (3,0 M\$) et de maîtrise de la végétation (4,5 M\$). De plus, le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'approuver les critères de classification de coûts à porter au budget spécifique développés à sa demande (D-2011-039, paragraphe 185) et présentés à la pièce HQT-6, Document 2, section 4.1.

En regard des critères de classification, le Transporteur soutient que tant leur choix que leur méthode d'application proposés permettent de qualifier de spécifiques certaines charges et de justifier de les porter au budget spécifique, selon l'objectif de la Régie (D-2011-039, paragraphe 185).

Concernant la conclusion réitérée par la FCEI (paragraphe 26) à ce sujet, le Transporteur soutient qu'il estime légitime d'appliquer le seuil financier proposé de 2,5 M\$ à une activité dans son ensemble, plutôt que strictement à ses coûts annuels, lorsque celle-ci s'étend sur plus d'une année et qu'elle a une fin. En plus de maintenir les éléments évoqués dans son argumentation (HQT-15, Document 1, pages 30 et 31), le Transporteur s'interroge sur le bien-fondé et la mise en application d'un critère financier strictement annuel comme le propose cet intervenant, qui pourrait faire en sorte qu'une même activité éligible à un classement au budget spécifique, parce qu'elle rencontre le seuil annuel de 2,5 M\$ une année, pourrait ne pas l'atteindre l'année suivante et le rencontrer de nouveau l'année d'après. Dépendamment de la répartition de ses coûts dans le temps, l'activité se verrait ainsi portée ou non au budget spécifique au fil des ans. Le Transporteur maintient donc sa proposition d'appliquer le seuil financier sur la durée de l'activité.

En ce qui a trait au critère proposé pour procéder à la reclassification aux activités de base, le Transporteur considère que la constatation d'une stabilité de coûts sur deux années réelles, confirmées pour les deux années subséquentes, soit l'année de base et l'année témoin projetée, est nécessaire pour juger d'une véritable stabilisation des coûts. Relativement à ce sujet, le Transporteur estime nécessaire de se prononcer sur une opinion exprimée par l'ACEFQ (paragraphe 34) concernant un élément que l'intervenant n'avait pas abordé en preuve, soit l'application du critère de stabilité des coûts aux fins de reclassification aux activités de base. L'ACEFQ souhaite éviter que le Transporteur ne « *modifie arbitrairement les dépenses dans l'année de base afin de maintenir une dépense spécifique* ». Le Transporteur regrette que cet intervenant lui prête, sans aucun fondement, de telles intentions et n'adhère pas aux propos qu'il a émis en l'absence de démonstrations concrètes. Les demandes que le Transporteur a déposées à titre de budget spécifique sont suffisamment détaillées et justifiées pour garantir l'objectivité du processus de classement des coûts à ce budget, et ce année après année.

En ce qui a trait aux informations supplémentaires à caractère environnemental demandées par le GRAME (paragraphe 58) et SÉ-AQLPA (pages 24, 26 et 28), le Transporteur maintient que celles-ci sont inutiles à l'appréciation par la Régie du bien-fondé du budget spécifique. Le Transporteur a noté que ces demandes ont été soit formulées dans le cadre de dossiers précédents, tel qu'admis par ces intervenants, soit présentées lors de la séance de travail sur les IPE tenue dans le cadre de la présente audience. Le Transporteur est d'avis que l'examen du budget spécifique ne peut constituer l'occasion de réitérer des demandes auxquelles la Régie n'a pas donné suite ou sur lesquelles le Transporteur a exprimé sa position, telle que reflétée dans sa preuve (HQT-3, Documents 2, 2.1, 2.2 et 2.3) et en argumentation (HQT-15, Document 1, pages 13 et 14).

Le Transporteur rappelle en outre que l'objectif premier des critères proposés, de même que leur emploi pour déterminer et justifier les charges portées au budget spécifique, visent à rencontrer la volonté de la Régie « *de pouvoir mieux juger de la pertinence des charges au*

*budget spécifique* », tel qu'elle l'a demandé (D-2011-039, paragraphe 185). Le Transporteur demande donc respectueusement à la Régie de ne pas retenir ces demandes d'informations supplémentaires à fournir en soutien des demandes de budget spécifique, ainsi que les recommandations d'approbation temporaire de certaines portions du budget spécifiques formulées par SÉ-AQLPA.

Le Transporteur considère également nécessaire de reprendre certaines affirmations faites en argumentation par le GRAME.

Le GRAME (paragraphe 57) indique que « *Pour [se] conformer [au programme de prévention de la contamination de certains postes], le Transporteur devra éventuellement pouvoir déterminer avec précision l'état de l'ensemble de ses actifs (sites) et inscrire une estimation des coûts éventuels liés à la décontamination des sols* ». Tel qu'il l'a déjà exprimé, le Transporteur réfute cette affirmation sans fondement sur laquelle le GRAME appuie la recommandation formulée au paragraphe 58 de son argumentation. En effet, le Transporteur réitère qu'il intègre ses interventions à caractère environnemental à ses activités courantes qui consistent en la fourniture de services de transport d'électricité. C'est ainsi que la caractérisation des sites est effectuée dans le cadre de ces activités et ne constitue pas une fin en soi.

Le GRAME (paragraphe 51) indique également qu'il aurait établi un lien entre l'évolution des coûts en maintenance du budget spécifique et la gestion du risque ayant permis de générer des gains de 4,8 M\$ dans les activités de maintenance. Le Transporteur réfute cette affirmation.

Le GRAME (paragraphe 50) évoque ce qu'il qualifie de « tentative » de démonstration, dans l'argumentation du Transporteur, d'une absence de lien entre la nouvelle approche de maintenance axée sur le risque et le niveau d'activités de maintenance dont les coûts sont portés au budget spécifique. Le Transporteur est plutôt d'avis qu'il a fourni les explications suffisantes à cet égard.

Par ailleurs, en plus des précisions apportées en réponse à une question du GRAME (HQT-13, Document 7, Réponse à la question 9) et dans son argumentation (HQT-15, Document 1, page 29), le Transporteur souligne que l'ampleur et la configuration du réseau de transport font en sorte qu'il est normal que surviennent des problématiques extraordinaires de maintenance, malgré ses efforts d'efficience à tous niveaux dans ses activités, et indépendamment de sa nouvelle approche de maintenance axée sur le risque. Le Transporteur demande donc respectueusement à la Régie de ne pas retenir les recommandations du GRAME (paragraphe 53 et 55) relatives respectivement aux gains d'efficience et aux conciliations demandées en marge des registres comptables du Transporteur.

## **7 Évolution de la base de tarification**

L'UC (section 5) réclame la création d'un compte d'écart du rendement sur la base de tarification. En raison de la précision apportée par la Régie dans sa lettre du 27 janvier 2012 précitée, le Transporteur est d'avis que cet élément de son argumentation devrait être écarté.

## **8 Planification du réseau de transport**

Le Transporteur croit utile de rectifier deux affirmations de SÉ-AQLPA (page 37). Tout d'abord, ce dernier affirme que le Transporteur n'a fourni l'information sur le nombre de déclenchements de l'automatisme M.A.I.S. que pour une année (2010), alors que la réponse que lui a fournie le Transporteur (HQT-13, Document 9, page 23, lignes 1 à 4) vise la période du 1<sup>er</sup> février 2001 au 30 novembre 2010<sup>6</sup>. De surcroît, le Transporteur est surpris de constater que cet intervenant ne tient nullement compte de son argumentation (HQT-15, Document 1, pages 34 et 35) quant à la recommandation de SÉ-AQLPA de requérir que le Transporteur dépose annuellement le nombre de déclenchements de l'automatisme M.A.I.S. « afin de voir venir tout éventuel besoin d'effectuer des investissements supplémentaires ». Le Transporteur rappelle que les critères de conception du réseau comportent un critère de sensibilité en tension couvrant le fonctionnement de l'automatisme M.A.I.S. et qu'en conséquence, cette recommandation de SÉ-AQLPA demeure redondante et non fondée.

## **9 Commercialisation**

### ***Commercialisation des services de transport***

Le Transporteur a signalé (HQT-10, Document 1) qu'il a débuté en juillet 2011 un projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes en collaboration avec le New York Independent System Operator (« NYISO »). Cette information ayant été publiée sur le site OASIS, le Transporteur en a fait état à titre informatif dans le présent dossier.

L'UC (page 8) propose que le Transporteur fasse rapport à la Régie et aux intervenants sur une série d'éléments. Le Transporteur mentionne (HQT-13, Document 10, réponse à la question 3.2) que le projet-pilote se terminera par accord mutuel entre le Transporteur et le NYISO lorsque la faisabilité opérationnelle des programmes variables sera démontrée à la satisfaction des deux parties. Comme il s'agit d'un projet-pilote, le Transporteur ne voit pas la nécessité de réaliser des suivis spécifiques à cet égard.

---

<sup>6</sup> À quelques minutes du dépôt de la présente réplique, le Transporteur a reçu copie d'un erratum de cet intervenant, qui se lit comme suit et confirme la présente réplique :

« En page 37, au paragraphe 29, les lignes 6-8 doivent se lire comme suit :  
l'information demandée que globalement pour les années 2001 à 2010 et non pas pour chacune des années demandées, tout en soulignant sa réticence à fournir cette information (B-0066, HQT-13, Doc. 9, pp. 22-23, Réponse à la question 1-27a de SÉ-AQLPA). »

---

**Besoins et revenus des services de transport**

L'UC (pages 8 et 9) présente ses observations et recommandations en ce qui concerne la prévision des besoins des services de transport. Tout en réitérant les arguments présentés dans son argumentation (HQT-15, Document 1, pages 38 et 39), le Transporteur souhaite souligner certains éléments.

Dans le cas du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, il importe de rappeler que la Régie a approuvé depuis l'année 2001, à l'appendice H des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »), que le montant des revenus requis pour le service de transport pour ce service s'applique tant qu'il n'est pas modifié par la Régie. Ainsi, la Régie ne révisé pas la facture de transport pour la charge locale afin de tenir compte des besoins de transport réels lorsque ceux-ci seront connus l'année suivante.

Par ailleurs, l'établissement des tarifs de transport sur la base des revenus requis et des besoins de transport pour l'année tarifaire 2012 respecte le principe réglementaire de l'année témoin projetée adopté par la Régie dans la décision D-99-120. Ainsi, les besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale représentent une prévision, comme la Régie l'a acceptée depuis la décision D-2002-95. Dans le cadre de la présente demande, la prévision la plus récente du Distributeur pour l'année 2012 est utilisée pour établir ses besoins de transport. Le Distributeur utilise également cette prévision dans sa demande tarifaire 2012-2013, tel qu'il appert de l'argumentation du Transporteur (HQT-15, Document 1, page 39) et de sa réponse à la DDR1 de cet intervenant (HQT-13, Document 10, réponse à la question 6.2). Subsidièrement, la Régie pourra constater que le 1<sup>er</sup> novembre 2012, elle a reçu du Distributeur la même prévision pour l'année 2012 (État d'avancement 2011 du Plan d'approvisionnement 2011-2020, page 24).

L'UC (page 8) mentionne que si la prévision du Distributeur est mise à jour, le Transporteur ne reçoit pas cette prévision. Cette conclusion n'est pas fondée et semble provenir d'une interprétation libérale d'une réponse du Transporteur. En effet, l'UC a demandé à quel moment de l'année 2012 le Transporteur reçoit du Distributeur sa mise à jour des besoins prévus pour l'année 2012 (HQT-13, Document 10, question 6.6). Une fois l'année 2012 débutée, l'essentiel des besoins de transport vise les besoins réels et non la prévision. Comme les tarifs sont établis sur la base d'une prévision et non des besoins réels, il importe de noter que la mise à jour de la prévision au cours d'une année ne trouve pas d'application afin d'établir, pour la même année, des tarifs sur une base prospective à compter du 1<sup>er</sup> janvier.

Quant à la prise en compte de la prévision que la Régie retiendrait dans une demande tarifaire du Distributeur, il ressort des plus récentes décisions concernant ces demandes tarifaires, notamment les décisions D-2011-028, D-2010-022, D-2009-016, que la Régie n'a pas modifié les prévisions des besoins (en MW) déposées par le Distributeur.

L'ACEFQ (paragraphe 28 et 51) maintient sa position, qu'il présentée également lors de la demande tarifaire 2011 (dossier R-3738-2010), quant à la marge de manœuvre du Producteur pour exporter l'électricité vers les réseaux voisins. Il fait aussi référence (paragraphe 28) aux prévisions des besoins des réseaux voisins, desquelles il n'a pas traité dans son mémoire. Avec égard, l'ACEFQ tire des conclusions sans démontrer que la marge de manœuvre se traduira nécessairement par des besoins supérieurs pour les services de transport de point à point pouvant correspondre à de telles quantités de transit au cours de l'année 2012. De plus, il apporte (paragraphe 53 et 54) des ajustements et des explications complémentaires qui ne sont pas tous valides. Tel qu'il découle entre autres de la décision D-2002-95, ce sont les services de transport, et non les exportations, qui sont à l'étude dans le cadre d'une demande de modification des tarifs et conditions des services de transport. La Régie pourra sans doute conclure que la marge de manœuvre du Producteur ne lui est pas utile afin d'établir des tarifs justes et raisonnables.

Enfin, le Transporteur est d'avis que les besoins de transport qu'il propose dans la présente demande sont justifiés et devraient être acceptés par la Régie aux fins de l'établissement des tarifs pour l'année 2012.

## **10 Répartition du coût du service**

L'ACEFQ (paragraphe 45) suggère des facteurs de répartition autres que ceux proposés par le Transporteur pour les rubriques Actif réglementaire (ATPC/PTPC), Compte d'écart du coût de retraite et Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement. Selon cet intervenant, il est préférable de trouver le facteur de répartition le plus approprié, le plus précis et le plus directement lié au coût en cause. L'intervenant ne justifie cependant pas leur applicabilité et leur cohérence pour la répartition du coût du service.

Dans le cas du premier facteur de répartition, contrairement à ce que l'ACEFQ mentionne, le coût de retraite et les avantages complémentaires à la retraite sont directement liés à la masse salariale, tel qu'il appert de l'argumentation du Transporteur (pièce HQT-15, Document 1, page 40).

En ce qui a trait au deuxième facteur de répartition, l'ACEFQ propose de répartir le solde du compte sur la base du coût de retraite, ce que le Transporteur fait implicitement puisque le coût de retraite et les avantages complémentaires à la retraite sont directement liés à la masse salariale.

Pour le troisième facteur de répartition, il est question de frais reportés liés au rendement sur l'ensemble des équipements et non à des équipements spécifiques. Également, le Transporteur ne dispose pas de la destination de l'équipement au niveau des fonctions. De plus, un équipement pourrait toucher plusieurs fonctions, donc la méthode serait trop complexe compte tenu de l'importance relative.



Le Transporteur est d'avis que la Régie devrait retenir les facteurs de répartition qu'il propose pour les trois rubriques précitées.

### **11 Tarification des services de transport**

En ce qui concerne la tarification des services de transport, le Transporteur a appliqué les méthodes reconnues par la Régie et constate que celles-ci n'ont pas été contestées.

Tel qu'il appert de sa preuve, de son argumentation et de sa réplique, le Transporteur soutient qu'il est justifié que la Régie approuve pour l'année 2012 les tarifs des services de transport, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, qui ont été déclarés provisoires dans la décision D-2011-195.

### **12 Conclusion**

Le Transporteur réitère que sa *Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2012* et la preuve à son soutien sont complètes, conformes au cadre réglementaire et probantes. Le Transporteur prie respectueusement la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments des intervenants.

Enfin, le traitement par la Régie de la présente demande tarifaire en tenant une audience publique sur dossier constitue une première. Le Transporteur a apprécié le traitement procédural efficace de cette demande et remercie la Régie et les intervenants pour leur contribution au déroulement diligent du dossier.