

**C A N A D A**

**PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL**

**NO. : R-3823-2012**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

**AQCIE et CIFQ**  
Demanderesse

**Et**

**HYDRO-QUÉBEC DANS  
SES ACTIVITÉS DE  
TRANSPORT**  
Mis-en-cause

**ET**

**UNION DES  
CONSOMMATEURS  
(UC)**  
Intervenante

---

**DEMANDE AFIN DE MODIFIER LES TARIFS D'HYDRO-QUÉBEC  
DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ  
POUR L'ANNÉE 2013 ET 2014**

---

**PLAN D'ARGUMENTATION  
DE  
UNION DES CONSOMMATEURS (UC)**

**Préambule**

UC intervient dans les dossiers tarifaires à titre de représentante des droits et intérêts des clientèles résidentielles en accordant une attention particulière aux les ménages à faible revenu et à budget modeste. La décision qui sera rendue dans le présent dossier revêt donc un intérêt certain pour UC puisque cette clientèle du Distributeur assume via ses tarifs une proportion très importante des revenus requis du Transporteur. De plus, les prévisions des besoins du Transporteur qui sont un intrant important à la fixation des tarifs sont en grande partie tributaires des prévisions du Distributeur.

Les sujets dont UC a traité dans le cadre du présent dossier tarifaire ont pour but d'assister et d'éclairer la Régie afin que celle-ci soit en mesure de disposer d'informations pertinentes et utiles pour que les tarifs que devront ultimement payer les clientèles dont UC défends les intérêts de même que les modalités d'application de ces tarifs soient justes et raisonnables.

Les positions et recommandations de UC sont clairement énoncées dans sa preuve, constituée du mémoire préparé par M. Marc-Olivier Moisan-Plante (C-UC-0016) et de

son témoignage en audience (N.S. 21 novembre pages 166ss). La présente argumentation n'a pas pour but de réitérer le contenu de ces documents.

## **1. Introduction**

Le présent dossier porte sur la fixation des tarifs de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014.

En 2012 la Régie avait fixé une cible d'efficacité de 2%.

Le Transporteur a non seulement rencontré cette cible mais l'a dépassé ses gains ayant atteint 54.3M\$ au niveau des CNE.

Malheureusement, celui-ci soumet dans le cadre des présentes audiences «avoir pressé le citron au maximum» en ce qui concerne les charges nettes d'exploitation.

Le Transporteur a également implanté une réorganisation, «la VPEI», qui rendrait difficile voire même impossible de cibler et distinguer l'efficacité des autres réductions de coûts. (C-HQT-0065, page 5)

UC est préoccupée par le fait que le Transporteur ne puisse identifier les chantiers ou activités pouvant générer de l'efficacité. Mais constate que des réductions de coûts seraient possibles, mais en vertu de sa nouvelle réorganisation il lui serait difficile d'en identifier la nature.

UC souligne que l'efficacité doit impliquer faire la même chose ou mieux à un coût moindre.

UC est également préoccupé par le contexte des impondables trop perçus réalisés par le Transporteur au cours des dernières années; 85,2M\$ en 2009, 84,4M\$ en 2010, 72,9M\$ en 2011 et 159,5M\$ en 2012. (Pièce, B-0020, page 40, dossier R-3842)

Dans ce contexte UC s'est penchée sur les charges des CNE afin d'identifier des gisements d'efficacité possible.

## **2 Salaire de base**

Dans sa preuve, UC a produit un tableau où sont compilées les données des relatives aux salaires de base depuis 2008, (page 6 C-UC-0016)

UC a comparé les prévisions du Transporteur avec les données réelles pour constater une surestimation systématique des salaires de base.

En audience, le Transporteur a indiqué dans son témoignage que les données de UC étaient erronées (voir notes sténos 18 novembre page 175 et 176).

Puis à la demande de UC, le Transporteur a produit son propre tableau (engagement no 6) utilisant ce qu'il considère comme les données reclassées. Et il indique de manière très générale où ces activités auraient été transférées.

UC note que pour 2009 et 2010 les activités auraient été reclassées sensiblement sous les mêmes rubriques, et en 2012 certaines activités auraient été reclassées aux charges corporatives.

UC souligne que les informations relatives aux reclassements, manquent quelque peu de clarté et de transparence. Les données soumises dans les dossiers tarifaires devraient être soumises dans une forme qui permette à la Régie et aux intervenants d'en suivre l'évolution à travers les années.

UC souligne également que lorsque le Transporteur fait ses prévisions il est étonnant qu'il n'incluse pas les reclassements prévus en cours d'année.

Ceci étant dit, selon les chiffres soumis par le Transporteur dans l'engagement no 6, relativement au salaire de base, le trop perçu annuel moyen du transporteur depuis 2008 serait de 8M\$ par année plutôt que 12 M\$.

UC souligne qu'il demeure qu'il y a un trop perçu et que les données qui ont été reclassées ont été comptabilisées sous d'autres rubriques, où elles ont possiblement contribué à réduire des coûts, or cette information n'a pas été soumise par le Transporteur.

UC a compilé les chiffres et les données soumis par le Transporteur dans le cadre des divers dossiers tarifaires,

Or, UC soumet qu'il incombe au Transporteur, de souligner ses «reclassements» d'un dossier à l'autre afin que la Régie et les intervenants puissent suivre en toute transparence l'évolution des dépenses et coûts du Transporteur.

Or celui-ci ne l'a pas fait et à l'heure actuelle il est impossible de connaître quels montants ont été reclassés où et pour quelle activité précise. À ce sujet l'engagement 6 n'offre aucune information.

De plus, même en comparant les montants autorisés (reclassés) avec le réel, plutôt que de comparer les prévisions de l'année témoin, le Transporteur sous-estime l'écart entre ses prévisions et les résultats au réel.

À titre d'exemple, pour l'année 2009, la Régie avait réduit le montant autorisé (par rapport au montant demandé) de 5M\$ pour la masse salariale.

*« [176] Considérant la surévaluation de 2,7 % pour 2010 et 2011, considérant la réduction de 50 ÉTC et considérant que la Régie estime que les projections de l'année 2012 sont surévaluées, la Régie réduit d'un montant de 5 M\$ la masse salariale en 2012. Elle autorise donc un montant de 290,3 M\$ sous cette rubrique. » ( D-2012-058 page 48).*

En utilisant les montants autorisés, le Transporteur ignore les réductions de budget qui lui ont été imposées par la Régie. Ces données montrent quand même une surestimation systématique moyenne de 8M\$ par année pour les salaire de base

Par ailleurs, l'argument du Transporteur, avancé lors des audiences, à l'effet que les « coûts capitalisés » seraient des « vases communicants » est, selon UC, réfuté par les données.

En effet, une surestimation des salaires de base n'est pas nécessairement « compensée » par une sous-estimation des coûts capitalisés, tel que le prétendait lundi le Transporteur (18 novembre, NS page 175).

Pour justifier sa thèse le Transporteur a utilisé l'année 2012 où effectivement il y a eu un écart défavorable de 9M\$ aux coûts capitalisés pour le Transporteur.

Mais si on recule à l'année 2011 c'est plutôt un écart favorable au Transporteur de 12M\$ qui s'est dégagé entre la prévision de l'année témoin et le réel pour les coûts capitalisés. En 2010, l'écart favorable au Transporteur était de 24M\$.

Pourtant, Pour ces deux années, les écarts entre les salaires de base et le réel étaient eux-aussi largement positifs et favorables au Transporteur (7,2M\$ en 2010, et 9,1M\$ en 2011 en utilisant les données reclassées du Transporteur). Ceci démontre hors de tout doute qu'il n'y a pas de « vases communicants », de relation inversement proportionnelle, entre les écarts sur les salaires de base et ceux sur les coûts capitalisés.

**Considérant les écarts allégués par le Transporteur entre ses chiffres et ceux de UC, et sans admission quant à la justesses des chiffres avancés par le Transporteur, UC a réduit sa demande initiale et demande à la Régie de réduire de 10M\$ (plutôt que 12M\$ identifiés dans le mémoire de UC, le montant autorisé pour les salaires de base pour l'année 2013 et l'année 2014**

### **3. Temps supplémentaire**

Dans sa preuve, UC a produit un tableau où sont compilées les données relatives au ratio de temps supplémentaire sur les salaires de base (page 7, C-UC-0016).

Selon la compilation faite à partir des données contenues dans les dossiers tarifaires antérieurs du Transporteur, UC a conclu que la dépense moyenne en temps supplémentaire aura été de 36M\$ par année et représente une proportion de 15,1% des salaires de base.

Les chiffres fournis par le Transporteur à l'engagement 6 sur le temps supplémentaire, n'infirment en rien ceux présentés par UC.

En effet, afin d'identifier, le ratio « temps supplémentaire sur salaires de base » réel, les données réelles doivent être utilisées, et non les montants autorisés. Les divers écarts présentés par le Transporteur dans les Tableaux 2 et 3 de l'engagement 6 sont donc non pertinents pour cette évaluation.

Le Transporteur indique avoir réussi à légèrement abaisser ce ratio en 2012, celui ci étant de 14.1% au réel. Notons toutefois, toujours en 2012, un écart de 5.1M\$, entre le prévisionnel autorisé reclassé de 39.2M\$ et le réel de 34.1M\$

Considérant que le ratio moyen dans l'industrie est de 9%, UC soumet que le ratio de temps supplémentaire du Transporteur est très élevé.

UC a mentionné en exemple BC Hydro qui vise pour 2014 un ratio de 8% (while remaining cost effective) UC souligne que le réseau de BC Hydro s'étend au nord de la province C-B et aux rocheuses.

UC souligne que la cible actuelle du Transporteur est de 14,4% en 2013, soit 0.3 % de plus qu'en 2012 et 13.4% en 2014 soit une amélioration de 0.7%.

UC soumet que la cible de 2013 ne contient aucune amélioration et elle le devrait. Pour 2014 la cible est nettement insuffisante.

UC soumet qu'à terme le Transporteur devrait viser un ratio de temps supplémentaire de 8% et propose des cibles annuelles à rencontrer en ce sens. 12% en 2013, 10% en 2014 et 8 % en 2015.

UC soumet également que les raisons invoquées par le Transporteur pour l'utilisation du temps supplémentaire, ne semblent pas suffisantes pour justifier l'importance de son utilisation du temps supplémentaire qui se rapproche du double de celui de la moyenne de l'industrie électrique canadienne.

Les arguments à l'effet que le réseau soit utilisé durant les heures normales de travail, que les bris nécessitent de déplacer du personnel ou que les investissements se font de façon intensive au cours du dernier trimestre peuvent tous être appliqués à BC Hydro, qui a pourtant une utilisation du temps supplémentaire inférieure (8%) à la moyenne canadienne.

UC ne peut concevoir que le transporteur pour le maintien de son réseau n'ait pas différent quart de travail.

Ceci représente, sur la base des chiffres soumis par le Transporteur :

HQT propose :	UC propose :
Pour 2013, 35.5M\$ (14.4%)	réduit de 7M\$: pour 2013, 28.5M\$-12%
Pour 2014, 34.1M\$ (13.4%)	réduit de 9.9M\$: pour 2014, 24.2M\$-10%

**UC demande à la Régie de reconnaître 28.5M\$ à la rubrique temps supplémentaire pour 2013, ce qui représente une réduction de 7M\$ sur le budget demandés par le Transporteur, et de reconnaître 24.2M\$ pour 2014 ce qui représente une réduction de 9.9M\$ en relation avec le budget demandé.**

#### **4. Charges nettes d'exploitation (CNE)**

Dans son mémoire, au page 11 et suivantes, UC a souligné le décret 1135-2012 l'interprétation et le poids à lui donner. UC en conclut qu'il contient un message clair du gouvernement à l'effet que le Transporteur doit réduire ses charges nettes d'exploitation et sa masse salariale.

UC ne demande pas à la Régie d'en adopter le mot à mot, cela nous l'avons débattu l'année dernière mais d'en tenir compte comme d'une préoccupation économique sérieuse du gouvernement au sens de l'article 49.10 de la Loi.

**UC soumet qu'en vertu de ce décret, la recherche et la réalisation de gains d'efficacité additionnels pour 2013-2014 et 2014-2015, est une préoccupation dont la Régie doit tenir compte.**

Le décret 1135-2012 lu en conjonction avec l'article 49.10 amène la Régie à demander au Transporteur une réduction de la masse salariale et une réduction des charges nettes d'exploitation

Le nouvel article 48.1 nous indique également une préoccupation en ce sens du Législateur, qui dans le cadre de cet article demande

48.1 LRE

- gains d'efficacité
- amélioration de la performance
- amélioration de la qualité du service
- réduction des coûts profitables au consommateur et selon le cas au Distributeur

Bien que cet article vise avant tout la mise en place d'un régime de réglementation incitative, de manière rapide, il faut noter que le langage est impératif «*la Régie établit* », son libellé et ses visées sont clairs. UC soumet que l'intention et les visées de cet article doivent être prises en compte par la Régie dans l'attente d'un mécanisme incitatif.

**UC soumet respectueusement que l'article 48.1 doit être pris en compte bien qu'un mécanisme de réglementation incitative ne soit pas encore adopté.**

loi 100

- limite le niveau des augmentations salariales des cadres
- limite des bonis

UC soumet respectueusement, nonobstant les remarques du Transporteur en audience et dans sa preuve, la Régie doit indiquer au Transporteur que le citron doit continuer d'être pressé.

UC est en accord avec les remarques et constats, bien que colorés, fait par M. Boulanger de l'AQCIE lorsque celui-ci en introduction de son témoignage a indiqué :

(N.S. du 20 novembre 2013, pages 15 et 16)

*«Quand monsieur Vici a mentionné - toujours évidemment dans le contexte des gains d'efficacité - que le citron était pressé\_ son ultime limite.*

*Alors, imaginez-vous dans une situation où vous auriez une grande entreprise, disons Alcoa, pour ne pas la nommer, qui est en conférence téléphonique avec des investisseurs et puis que le Chief Executive Officer ferait le commentaire que, dans leur organisation, le citron était pressé à un point tel qu'ils n'espèrent plus être en mesure de faire des gains d'efficacité pour l'avenir. Impression que le lendemain, le titre de la compagnie en question aurait... serait probablement malmené dans la Bourse. Alors, c'est un commentaire qui nous préoccupe. Si c'est un état d'esprit ou si ça reflète l'état d'esprit chez TransÉnergie, que le citron a été pressé jusqu'à son ultime limite, alors ce n'est pas encourageant pour nous autres. Toujours, évidemment, dans la question de l'analogie du citron pressé, quand on le regarde, à notre point de vue, c'est vrai que le citron a été pressé. Le citron a été pressé à son maximum chez les usagers qui font les frais*

*des tarifs et qui donnent le revenu requis aux entreprises réglementées.»*

En effet ces dernière année si le citron a été pressé c'est au détriment des consommateurs et clients et au bénéfice du Transporteur qui a retiré des trop perçus bien au delà de son rendement autorisé.

UC est également d'avis que la recherche et la réalisation d'efficience doivent se continuer et être planifier dans le cadre de dossiers tarifaires.

## **5. ÉTC**

À la page 13 de son mémoire, UC reproduit le tableau 1, Revenus requis du service de Transport (2011-2014) et le tableau des effectifs ÉTC annuel.

On y constate qu'entre les montants autorisés et réels de 2012, il y a une différence en faveur de HQT de 46.6M\$.

HQT demande d'augmenter de 72M\$, en 2013, le montant réel 2012 et vise une augmentation de 79.1M\$ pour 2014.

Non seulement il n'y a aucune réduction, mais une augmentation importante des charges est demandée.

Considérant les cibles de réduction de personnel établie par le gouvernement, dans le décret 1135-2012 ;

Considérant que le Transporteur n'a indiqué aucune cible de réduction de personnel ;

UC a soumis une proposition de réduction plus respectueuse des préoccupations économiques et sociales du gouvernement et de l'article 48.1, que celle proposée par le Transporteur qui n'est que de 1.2%, sur 2 ans, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et la fin de l'année 2013, soit environ 0,6% par année.

La réduction demandée par le gouvernement représente 8.89%, celle proposée par le transporteur de 1.2% à la fin de 2013, UC propose de rehausser la cible du Transporteur à une réduction à 4.45%.

**Et en conséquence UC demande à la Régie de réduire la masse salariale de 14.2M\$ pour 2013 et de 14.2M\$ pour 2014**

**Le Témoin et représentant de UC a indiqué en audience, laisser à la discrétion de la Régie, la décision d'inclure ou non à même cette réduction tout ou partie de la réduction demandée pour le temps supplémentaire.**

(N.S. 21 novembre page 182)

## **6. Prime et revenu divers**

UC demande à la Régie de tenir compte du fait que de nouvelles conventions collectives sans primes pour 2014 ont été convenues, et de déduire le 26.1M\$ inscrit pour prime et

revenu divers, et de prendre en considération la contribution moindre de HQ au fond de retraite des employés.

## **7. Réduction par rubrique ou taux d'efficience**

Lors de l'audience la Présidente, Me Duquette a demandé au témoin de HQT (N.S. 18 novembre 2013, page 89) en référant à des coupures s'il en était par moyen du taux d'efficience ou par rubrique.

«Avez-vous une préférence ? Si jamais la Régie devait couper»

UC soumet que les réductions, coupures demandées sont de 2 natures. Certaines visent la mise à niveau de rubriques dont UC considère les budgets trop élevés en relation avec l'historique, d'autres ont pour but de rencontrer et respecter des cibles d'efficience demandées et raisonnables dans le contexte actuel.

Les réductions demandées par UC pour les rubriques salaire de base, temps supplémentaire et prime et revenus divers sont de la nature des mise à niveau.

Les réductions recommandées par UC pour ÉTC sont de la nature de cibles d'efficience à rencontrer.

UC demande à la Régie de distinguer la nature et le type de réduction afin de mettre les diverses rubriques à niveau avant d'imposer un pourcentage ou cible d'efficience.

UC soumet que ces deux types de coupures ne sont pas exclusifs l'un de l'autre.

## **8. Suggestion de l'ACEF-O**

Appuie la suggestion de l'ACEF-O de la tenue d'une étude de productivité. UC soumet que cette étude devrait être exécutée par une entreprise tierce approuvée par la Régie.

## **9. Efficience au dossier tarifaire -vs- capturée par MTÉR**

Lors de l'audience, les témoins de HQT dont M. Boulanger ont mentionné à quelques reprises le MTÉR qui devrait sous peu être mis en place. Entre autre lorsque questionné par la Présidente sur comment s'assurer d'avoir des tarifs juste et raisonnable, M. Boulanger intègre le commentaires suivant à sa réponse :

M. Boulanger (N.S. 18 novembre 2013, page 104)

*« Et je pense qu'il ne faut pas oublier aussi l'ajout qu'on a fait ou qu'on espère avoir prochainement au niveau du mécanisme de traitement des écarts de rendement. Alors il y a toujours ce mécanisme-là qui va opérer par la suite également et qui va, dans la mesure où un écart va être dégagé- puis je reprends les propos de quelqu'un d'autre qui les avait tenus ici : « Avant de partager, il faut toujours bien les la créer, cette richesse-là.» -donc ces écarts-là qui pourraient être générés au réel seront partagés par la suite en fonction d'un mécanisme qui sera déterminé par la Régie, suite au proposition qui ont été faite.»*

Relativement à la mise en place future d'un mécanisme de traitement des écarts, UC soumet respectueusement que le Transporteur et la Régie doivent continuer de se donner comme cible un maximum possible d'efficacité à même les dossiers tarifaires, et non pas s'en remettre au fait que des ajustements auraient postérieurement lieu dans le cadre du MTÉR.

L'efficacité anticipée, désirable ou planifiable doit être reflétée dans les dossiers tarifaires annuels et les tarifs qui en découlent et non être constaté et appliqué postérieurement.

Un MTÉR quel qu'il soit, devra évidemment capturer et répartir les écarts, mais ne doit pas être un échappatoire ou une excuse pour ne pas avoir les meilleures prévisions possibles dans le cadre des dossier tarifaire et ce afin que les tarifs soient juste et raisonnables ou le plus justes et raisonnables possibles dès le départ.

#### **10. Art 73 LRE, Règlement les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie**

Lors de l'audience la Présidente, Me Duquette, a fait la demande suivante relativement à l'approbation des projets de plus de 25M\$ et aux dépassements de coûts:  
(NS vol 4 page 10)

*«Après révision des faits au dossier, après considération des représentations faites hier par monsieur Verret et maître Fréchette, et compte tenu du libellé de la décision D-2009-140 autorisant le projet du poste Chomedey, la Régie juge qu'il n'est pas nécessaire pour le Transporteur de rechercher une autorisation sous l'article 73 de la Loi en raison des coûts supplémentaires du projet. Il y aura simplement, comme il est fait lors de l'inclusion de tout montant à la base de tarification, une évaluation de la prudence des montants engagés pour le projet. Ceci dit, Maître Fréchette, et ainsi que les autres, la Régie juge qu'il sera utile d'établir, lors de la décision finale au présent dossier, le ou les critères par lesquels le Transporteur devra rechercher une nouvelle autorisation sous l'article lorsque les paramètres originaux sur lesquels se base une décision d'investissement sont modifiés.»*

UC note que dans la Décision, D-2009-140, le Régisseur, Me Lasonde, indique :  
[26] *La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur à l'effet que le coût total du Projet ne doit en aucun cas dépasser de plus de 15% le montant autorisé par le conseil d'administration, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et que, le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement du Transporteur à déployer tout les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie»*

La Régie conclue aux pages 11 et 12

*AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet, sans spécifier autrement le montant autorisé pour ce projet*

Et

*DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75(5) de la Loi :*

- *un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux des tableaux de la pièce B-1-HQT-4, document 1, page 6 et 7 ;*
- *le suivi de l'échéancier du Projet ;*

- *le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances ;*

La Régie dans ce dossier appert avoir demandé que des explications soient soumises pour les écarts majeurs mais non de revenir pour approbation, le projet n'a pas non plus été clairement approuvé sous réserve de ses coûts.

Il se dégage qu'implicitement la Régie a donné son aval aux dépassements, sous réserve d'explications.

UC souligne que les dépassements de plus de 15%, ne devraient pas être pré-autorisés implicitement ou directement sans un examen des causes et questionnements par Régie et ou intervenants de ces dépassements.

UC soumet que dans tous les cas la Régie devrait sous examen seulement autoriser des dépassements au delà d'un certains seuil spécifique (par exemple tout dépassement de plus de 15% ou de plus de 25M\$. 25M\$ étant le montant requis pour l'autorisation d'un projet.

UC soumet qu'agir autrement serait contraire aux règles édictés au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

En effet, à quoi sert le règlement qui demande à son article 2 des informations précises avant d'approuver le projet dont :

- Alinéa 4° les coûts associés au projet
- Alinéa 5° l'étude de faisabilité économique du projet
- Alinéa 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité

Si ces éléments peuvent se retrouver modifiés de manière importante sans examen et droit de regard par la Régie dans un contexte équivalent à leur examen initial ayant conduit à l'approbation du projet.

Une modification à la hausse des coûts du projet a un impact sur chacun de ces éléments, pour UC il appert important que les dépassements majeurs soient examinés, questionnés et autorisés à la lumière du projet initialement soumis.

UC note également que dans la décision D-2013-181, rendue dans le dossier R-3856-2013 il est mentionné :

*[4] Le Transporteur soumet également une proposition de suivi, dans le cadre de ses rapports annuels, qui serait applicable au Projet ainsi qu'à tout futur projet d'investissement en transport d'électricité d'un coût de 25 M\$ et plus.*

*[10] Le 7 octobre 2013, le Transporteur informe la Régie qu'il entend produire une demande et une preuve documentaire amendées à l'égard du suivi des coûts prévus pour le présent dossier. Il demande à la Régie de rendre une décision partielle portant sur l'autorisation du Projet, afin, par la suite, de rendre sa décision à l'égard du suivi du Projet ou à l'égard de tout autre sujet que la Régie pourra identifier dans sa décision partielle.*

*[11] Le 6 novembre 2013, le Transporteur dépose une demande amendée à l'égard du suivi des coûts pour le Projet.*

[12] La présente décision partielle porte sur la demande d'autorisation du Projet et la demande de traitement confidentiel des Documents. La Régie se prononcera ultérieurement sur la proposition de suivi des coûts du Projet.

Dans la preuve déposée au dossier, HQT-1 document 1, aux pages 25 à 27, le Transporteur propose une procédure de suivi des projets. UC a examiné rapidement cette procédure et constate que le Transporteur considérerait comme significatifs des coûts de +ou- 5% pour les projet  $\geq 100M\$$  et de +ou- 10% pour les projets  $< 100M\$$

Pour UC présenter un justificatifs est bien différents de demander une autorisation en vertu de l'article 73 et de donner son plein sens au règlement applicable.

Selon UC la proposition du Transporteur est intéressante mais incomplète.

Le tout respectueusement soumis,

Montréal, 26 novembre 2013



---

Me Hélène Sicard, procureur pour  
Union des consommateurs