Argumentation

Table des matières

1 Introduction 5

2 Contexte de la demande du Transporteur 5

3 Efficience et performance 6

3.1 Efficience (HQT-3, Document 1) 6

3.1.1 Modèle de gestion des actifs 7

3.1.2 Mesure de l'efficience 8

3.2 Indicateurs de performance (HQT-3, Document 2) 16

3.2.1 Indicateurs de satisfaction de la clientèle 17

3.2.2 Indicateurs de fiabilité 19

3.2.3 Indicateurs de coûts 20

3.2.4 Indicateurs environnementaux 23

3.3 Objectifs corporatifs 25

3.4 Balisage (HQT-3, Document 3) 27

3.4.1 Indicateurs de coûts 27

3.4.2 Indicateurs de fiabilité 28

4 Conventions, méthodes et pratiques comptables (HQT-4, Document 2) 29

5 Revenus requis (HQT-5, Document 1) 29

6 Dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6, Document 1) 30

6.1.1 Approche globale de type paramétrique 31

6.1.2 Masse salariale et effectifs 35

6.1.3 Services externes 38

6.2 Autres charges (HQT-6, Document 3) 39

6.2.1 Évolution des autres charges 39

6.2.2 Achats de services de transport – Contrat de location avec Rio Tinto Alcan (« RTA ») 41

7 Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1) 44

8 Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1) 45

9 Commercialisation (HQT-10, Document 1) 53

9.1 Commercialisation des services de transport 53

9.2 Processus de planification et d'échanges sur la planification du réseau de transport – Appendice K des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec 53

10 Répartition des coûts (HQT-11, Documents 1) 55

11 Tarification des services de transport (HQT-12, Document 1) 56

11.1 Tarification 56

11.2 Application des *Tarifs et conditions* 56

12 Avis du Transporteur sur la possibilité d'une séance d'information dès après la publication de l'avis public de la demande tarifaire 2016 57

13 Conclusion 61

1 Introduction

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de modifier ses tarifs pour l'année 2015 de façon à ce que ceux-ci génèrent les revenus requis à la prestation de ses services et permettent l'atteinte d'un rendement raisonnable sur sa base de tarification.

Cette demande se conclura par l'établissement des tarifs et conditions des services de transport applicables à compter du 1er janvier 2015.

La preuve documentaire produite en appui à la demande du Transporteur est concluante, complète et contient toutes les informations nécessaires à son évaluation. Cette preuve documentaire a été appuyée par les témoignages probants des témoins du Transporteur.

L'argumentation du Transporteur se concentre sur les sujets à débattre, tels que déterminés par la Régie dans sa décision D-2014-162 et la preuve correspondante.

Dans le présent dossier, la Régie accorde le statut d'intervenant aux intervenants suivants :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO ») ;
- L'Association hôtellerie Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- Énergie Brookfield Marketing sec (« EBM ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») ;
- L'Union des consommateurs (« UC »).

Le Transporteur a par ailleurs pris connaissance, le cas échéant, des documents et témoignages en audience des intervenants. EBM n'a cependant pas déposé de preuve au présent dossier.

Par conséquent, le Transporteur présente, dans les sections suivantes, ses réponses sur les principales positions des intervenants et soumet sa position à l'égard des commentaires émis par l'AQCIE-CIFQ qui s'est retiré du dossier le 31 octobre 2014.

2 Contexte de la demande du Transporteur

La présente demande du Transporteur s'inscrit en continuité avec les demandes des dernières années et consiste essentiellement en une actualisation des projections permettant l'établissement des revenus requis et des tarifs des services de transport.

Pour continuer à offrir un service de transport de qualité à la clientèle, les priorités du Transporteur se concentrent sur la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau ainsi que l'optimisation des coûts aux charges et aux investissements.

Le Transporteur maintient la cadence d'investissements, ceux-ci s'élevant à 1,6 G$ en 2015, dont une grande part en maintien des actifs et en croissance. Les mises en service sont estimées à 1,1 G$ pour l'année 2015.

Il poursuit également le déploiement de son modèle de gestion des actifs, qui vise à atteindre un équilibre entre la performance des équipements, des risques acceptables et des coûts optimaux. Ce modèle de gestion des actifs constitue le pilier de la stratégie d'efficience et permettra de contenir la croissance des revenus requis.

3 Efficience et performance

3.1 Efficience (HQT-3, Document 1)

Le Transporteur entend poursuivre ses efforts en matière d'efficience, dans le respect de sa mission de base qui est de transporter l'électricité de façon fiable et sécuritaire et de répondre aux besoins de ses clients. Il lui importe donc d'intégrer à son organisation des pratiques et modes de gestion toujours plus efficients, au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.

Pour ce faire, le Transporteur a fait évoluer ses façons de faire, afin de contrôler l'évolution des coûts et d'optimiser l'ensemble des processus et des ressources, dans un contexte marqué par le vieillissement croissant et la sollicitation accrue du réseau de transport. En effet, au cours des dernières années, le déploiement des stratégies de maintenance et de pérennité ont permis d'optimiser les coûts associés à l'exploitation et à la maintenance des équipements ainsi qu'aux investissements. Plus récemment, le Transporteur a procédé à un arrimage de ces deux stratégies en introduisant l'an dernier le modèle de gestion des actifs.

Ce modèle, adapté à la gestion d'un réseau mature, vise à poser le bon geste au bon moment de façon à optimiser l'ensemble des coûts, charges et investissements. Cette approche conditionne désormais la démarche d'efficience du Transporteur. À ce modèle se sont greffées plusieurs initiatives porteuses d'efficience.

Le Transporteur présente l'indicateur composite et son bien-fondé en relation avec l'exigence de mesurer globalement l'efficience (investissements et charges) générée par le biais de son modèle de gestion des actifs. En audience, le Transporteur a indiqué être en mesure de soumettre, au moment du dépôt de sa preuve, ses résultats pour l'année historique, en complément aux données disponibles des entreprises balisées[1].

[1] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, pages 142-143.

3.1.1 Modèle de gestion des actifs

Position du Transporteur

Le modèle de gestion des actifs du Transporteur ainsi que les différentes initiatives qui s'y rattachent visent un équilibre entre la performance des équipements, le niveau de risque acceptable de défaillance et les coûts. Dans ce cadre, un accroissement des activités de maintenance, en dépit des pressions que cela exerce sur les CNE, s'avère une solution optimale dans la mesure où cela contribue à exercer un contrôle sur la progression du risque de défaillance et à éviter des bris majeurs inattendus empêchant de la sorte le remplacement prématuré d'équipements, ce qui limite d'autant les pressions à la hausse sur le tarif.

Le Transporteur est d'avis que le modèle de gestion des actifs, concrétisé par la mise en place de nombreuses initiatives d'amélioration, est le plus à même de permettre une optimisation globale de ses coûts, tout en assurant la fiabilité du réseau. Le bénéfice principal de ce modèle est de limiter l'impact sur les coûts du vieillissement des infrastructures de transport.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des intervenants en regard du modèle de gestion des actifs.

Amélioration et initiatives en cours

Position du Transporteur

Le Transporteur a introduit différentes initiatives d'amélioration qui, greffées au modèle de gestion des actifs, contribueront à l'optimisation des coûts. La réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, les outils de simulation mettant en relation maintenance, pérennité et progression du risque, l'ordonnancement optimisé des travaux, l'innovation technologique et la démarche d'amélioration des projets constituent quelques exemples de ces initiatives qui ont pour objectif d'accroître l'efficience des processus et une meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des intervenants en regard des améliorations et initiatives en cours si ce n'est, de l'avis de l'AHQ-ARQ, qu'elles sont nombreuses et propres à générer de l'efficience[2].

Mise en œuvre du modèle de gestion des actifs

Position du Transporteur

De nouvelles façons de faire sont implantées en lien avec la nécessité de conserver le contrôle sur un niveau de risque acceptable de défaillance des équipements, la hausse de la maintenance conditionnelle et systématique, le volet Ordonnancement du programme d'optimisation des systèmes de maintenance (« OSM »), les innovations technologiques et la démarche d'amélioration des projets. L'appropriation de ces nouvelles façons de planifier et d'exploiter représente un défi considérable en matière de gestion du changement et de mobilisation, particulièrement dans le contexte opérationnel exigeant auquel doit faire face le Transporteur dans les prochaines années.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des intervenants sur les défis de mise en œuvre du modèle de gestion des actifs. La Régie a toutefois questionné le Transporteur sur le type de défis et les mesures mises en place pour les relever. M. André Boulanger et M. Louis Veci, en audience, précisent les défis rencontrés et les changements culturels exigés par le contexte opérationnel[3,4].

3.1.2 Mesure de l'efficience

Position du Transporteur

En 2015, le Transporteur prévoit avoir réalisé des gains cumulatifs récurrents aux charges nettes d'exploitation (« CNE ») de 120,4 M$, ce qui permettra de limiter l'évolution de ces charges d'environ 14 % depuis 2008. Les gains couvrant l'horizon 2013-2015 s'élèvent à 27,5 M$, ce qui reflète une gestion active de la force de travail et des façons de faire du Transporteur dans un contexte opérationnel complexe et exigeant.

[2] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 6.
[3] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 129-131.
[4] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 72-75.

Compte tenu du vieillissement du réseau et de la forte sollicitation de celui-ci, le Transporteur se fixe une cible d'efficience aux CNE de 1 % pour 2015. Cette cible s'avère ambitieuse comme en a fait état le Transporteur en audience[5]. Il entend poursuivre ses efforts visant à contenir l'évolution de sa force de travail malgré des besoins croissants en maintenance tout en maintenant ses efforts continus en amélioration de projets et en innovation.

Le Transporteur réitère l'importance de mesurer globalement son efficience (investissements et charges) et présente le bien-fondé de l'indicateur composite proposé. Selon cet indicateur, il appert que, sur l'horizon 2008-2012, les résultats du Transporteur sont meilleurs que la moyenne des résultats de ses pairs.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Cible d'efficience aux CNE

Selon l'ACEFO, l'explication du Transporteur justifiant la cible d'efficience aux CNE de 1 % demeure insuffisante et peu concluante. Il note, de plus, une augmentation de 13,6 % des CNE sur la période 2012 à 2015 et propose, par conséquent, une cible de 2 %[6]. De même, l'AHQ-ARQ est d'avis que la cible d'efficience devrait être de 2 %[7], compte tenu de toutes les démarches porteuses d'efficience mises de l'avant par le Transporteur.

Or, à la pièce HQT-3, Document 1, le Transporteur justifie une cible d'efficience à 1 % par les besoins requis pour contrôler le risque associé au vieillissement croissant du réseau et à la hausse attendue du risque de bris des équipements. En effet, le contrôle du risque exige une augmentation en heures et en coûts de maintenance qui se traduira par une pression accrue sur les CNE. Une fois les défis de mise en œuvre relevés, tout gain de productivité découlant de l'ordonnancement de ses activités permettra la réalisation d'un nombre croissant d'interventions de maintenance systématique, conditionnelle, corrective et ciblée. À la pièce HQT-6, Document 2, le Transporteur justifie chacune des augmentations demandées. En audience, M. Louis Veci explique comment a été fixée la cible d'efficience de 1 % :

> *« Au niveau des facteurs internes qui ont été pris en considération pour la cible de un pour cent (1 %), évidemment, on l'a mentionné, on va le rementionner, le vieillissement du réseau et sa forte sollicitation; on est dans une phase importante de pérennité et d'activités de maintenance plus lourdes. Il y a également l'évolution de la réglementation qui exerce une pression sur nos charges. On a mentionné dans le dossier les normes de bruit, les gaz à effet de serre, les balises, les normes NERC and PCC qui sont en évolution, que ce soit au niveau de la sécurité*

[5] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 183.
[6] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 9.
[7] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 6.

> *physique ou des infrastructures critiques. On a une série de lois plus exigeantes aujourd'hui.*
>
> *Notre modèle de gestion des actifs : on laisse vieillir le parc, on contrôle l'évolution du risque de défaillance, mais ça exerce une pression sur les charges d'exploitation.» …*
>
> *« On a également considéré des facteurs externes. Alors vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a plusieurs dossiers canadiens qui ont traité du facteur de productivité à intégrer a priori dans les tarifs, de deux mille onze (2011) à deux mille quatorze (2014). La cible d'efficience du Transporteur de un pour cent (1 %) est alignée avec les facteurs de productivité à long terme véhiculés par les experts dans les dossiers traités récemment au Canada. »*[8]

Dans ce contexte et en comparaison aux facteurs de productivité utilisés ailleurs, le Transporteur estime réaliste et pertinente sa proposition de cible d'efficience à 1 % des CNE. En audience, M. Louis Veci ajoute :

> *« Et c'est ça qui est l'aspect le plus difficile pour moi, c'est de vous montrer ou de vous démontrer à tous la pression que l'on a de réaliser nos engagements de maintenance en vertu du modèle, avec les budgets que l'on a qui ont été recalibrés, avec en deux mille douze (2012), puis avec toute l'efficience structurelle que l'on a générée de cent vingt millions (120 M$) (…)*[9]*».*

Mesure globale de la performance et de l'efficience

L'ACEFO, l'AHQ-ARQ et l'UC considèrent que la reddition de comptes des gains d'efficience du Transporteur ne rencontre pas les exigences de la Régie, telles qu'exprimées dans sa décision D-2014-035. L'ACEFO[10], l'AHQ-ARQ[11], recommandent à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il se plie aux ordonnances des paragraphes 76 et 78 de cette décision. L'UC[12], pour sa part, soumet d'autres propositions.

Tout d'abord, le Transporteur tient à mentionner qu'il est évidemment très attentif aux demandes que la Régie exprime dans ses décisions. À ce sujet, M. Stéphane Verret indique en audience :

> *« Chaque décision qui est rendue par la Régie, je peux vous assurer qu'elle est lue attentivement et avec soin et on cherche toujours à bien comprendre ce que la Régie recherche de toutes les demandes qu'elle peut nous faire au niveau des suivis qui sont demandés à l'entreprise*[13]*. »*

[8] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 155 à 157.
[9] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 106-107.
[10] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 7.
[11] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 6.
[12] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, pages 15 et 17.
[13] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 119.

En audience, le Transporteur mentionne comprendre les besoins de la Régie qui souhaite savoir comment le Transporteur réalisera son efficience aux CNE. M. Louis Veci s'exprime comme suit :

> *« Ceci étant dit, le Transporteur comprend que la Régie est à la recherche d'une méthode de suivi plus spécifique que globale.[14] »*

C'est pourquoi, à la pièce HQT-3, Document 1, en plus de l'indicateur composite, le Transporteur dresse une longue liste d'initiatives d'amélioration en cours qui permettront d'accroître l'efficience dans les processus et dans l'utilisation des ressources humaines et matérielles. En audience, M. Louis Veci réfère à cette liste :

> *« Comme premier pas dans cette direction, le Transporteur a soumis une liste exhaustive d'initiatives avec lesquelles il compte réaliser son efficience, tant aux investissements qu'aux charges d'exploitation. Cette liste de mesures d'efficience reflète véritablement là où les efforts du Transporteur sont concentrées pour fins d'excellence opérationnelle et d'efficience.[15]»*

De plus, le Transporteur réitère qu'il ne fait pas de comptabilité par activité et donc, qu'il n'est pas en mesure de présenter des gains d'efficience par initiative. Il ajoute qu'il partage avec Hydro-Québec et ses divisions une infrastructure technologique, des encadrements et une reddition de comptes selon un modèle commun à l'entreprise. En audience, en réponse à la question de l'UC qui cherche à comprendre pourquoi le Transporteur ne peut faire un suivi par activité, M. Louis Veci ajoute :

> *«Parce que le suivi qui est proposé, le suivi qui est effectué par nos systèmes comptables fonctionne par nature comptable*[16]*».*

En réponse à une question de la Régie[17], le Transporteur souligne que, compte tenu de l'âge et de l'état des équipements individuels et de la logique du bon geste au bon moment, les plans d'intervention annuels peuvent changer d'années en années, et de ce fait, un suivi qui ne tiendrait pas compte de l'effet combiné des activités en pérennité et en maintenance présenterait une vue incomplète et inadéquate de l'efficience des activités du Transporteur. C'est dans ce sens que le Transporteur considère que la mesure de son efficience doit être faite globalement et non en tentant de découper chacune de ses activités selon la comptabilisation des coûts engagés (i.e. aux CNE versus aux investissements). En audience, en réponse à une question de la Régie, M. Louis Veci ajoute :

> *« Quand vous parliez de la mesure, évidemment une des mesures importantes dans ce qu'on vient de vous décrire, c'est de dire, quand on*

[14] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 144.
[15] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 143.
[16] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, pages 34-35.
[17] Pièce HQT-13, Document 1, question 1.2.

> *regarde la courbe théorique de combien d'effectifs ou d'ETC, ça nous aurait pris, puis de dire, écoutez, on en a fait beaucoup, beaucoup plus avec moins de gens. C'est déjà une forme de résultat. L'indicateur composite reflète très, très bien la pondération de nos gestes, de nos actions, de notre modèle.*[18] *»*

En audience, la Régie s'est enquise du type de reddition de comptes effectuée à l'interne par le Transporteur quant à sa performance en matière d'efficience :

> *« Je comprends ça, là; les systèmes comptables ont des limites, mais en même temps, je suis convaincu que quand vous mettez en place des mesures qui visent à refaire ou repenser des façons de faire, mettre en place des nouveaux logiciels ou même des technologies, j'imagine qu'à l'interne, vous avez besoin d'un « buy-in », vous avez besoin de monter ça dans la hiérarchie, vous avez besoin de présenter un projet qui se tient en soi, de la même façon que quand vous venez présenter un projet devant la Régie, il se tient dans son entièreté? Est-ce que ça veut dire que, une fois que vous avez vendu votre affaire puis que vous retournez dans vos terres mettre en œuvre ces choses-là, vous ne mesurez plus, à posteriori, les gains d'efficience qui ont été associés à ces projets-là puis à ces gains technologiques? Je suis un peu surpris. Il n'y a personne qui vous demande de comptes?*[19]*»*

Le Transporteur souligne que le bilan présenté sous forme de tableau en début d'audience par M. André Boulanger, président d'Hydro-Québec TransÉnergie constitue une parfaite illustration des attentes de la direction à cet égard. Ce suivi met en parallèle les initiatives structurantes, le niveau d'activité en matière d'investissement et un suivi de la performance en termes de fiabilité. C'est sur un tel portrait d'ensemble, ainsi que sur l'indicateur composite, qu'est évaluée l'efficience du Transporteur et non sur le suivi d'initiatives individuelles. À cet égard, M. André Boulanger a indiqué en audience :

> *« Le tableau suivant permet d'apprécier, d'une façon dynamique, la performance de TransÉnergie en termes d'effectifs à temps complet en fonction des projets en pérennité et croissance et de la mise en place d'actions structurantes.»*[20]

De plus, en réponse à cette question de la Régie, M. Louis Veci mentionne que plusieurs initiatives portent sur des changements de façons de faire, plutôt que sur des projets nécessitant des investissements, pour lesquels d'autres types de justifications et suivis pourraient être requis à l'interne :

> *« Donc, la priorité à l'intérieur des activités de maintenance, l'ajout des interventions ciblés. Par la suite, l'équilibre est la priorité entre réaliser un projet et faire la maintenance, tout ça dans le plan opérationnel consolidé.*

[18] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 101
[19] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 94.
[20] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page19.

> *Par la suite, dans le chemin critique, là, vous parliez d'investissements importants. Jusqu'à présent, là, c'est des humains, c'est des processus. On n'a pas trop trop dépensé, là. On n'est pas dans un contexte où on prend une technologie, puis on sait que le geste va être fait par l'informatique plutôt qu'un releveur, là, de compteur, par exemple. On n'est pas dans ce domaine-là. On est dans un domaine où on modifie, on améliore nos processus.»*[21]

M. Louis-Omer Rioux illustre comment une intervention peut affecter les charges et les investissements simultanément et les difficultés d'évaluation des économies engendrées par une telle intervention.

> *« Il faut savoir qu'on a une population de proche trois mille (3000) transformateurs et là, comment on peut monitorer le fait qu'on évite un ou des transformateurs quand notre taux de bris diminue par toutes sortes d'autres interventions aussi? Donc oui, il y a la supervision, mais il y a aussi les interventions ciblées, il y aussi... Donc nous, ce qu'on monitore, c'est globalement est-ce que notre taux de bris des transformateurs diminue? Et oui, il diminue. Maintenant, de vous dire est-ce que j'ai évité spécifiquement par la mesure de l'huile? Est-ce que je l'aurais attrapé autrement? Ça devient difficile.*[22]*»*

Enfin, Mme Marie-Claude Roquet ajoute le défi que représente le suivi d'initiatives qui ont plus d'une finalité :

> *« Par ailleurs, plusieurs initiatives visent la même finalité. Alors c'est dans le suivi de l'efficacité de ces interventions-là, individuellement, qu'on se retrouve devant une impossibilité.*[23]

Le Transporteur fait donc valoir que le suivi de l'efficience qu'il présente à la Régie est conforme à ce qui est utilisé par la direction dans le cadre d'une gestion responsable des activités actuelles et futures du Transporteur. Dans ces circonstances, le Transporteur soutient respectueusement que le suivi qu'il propose à la pièce HQT-3, Document 1, étant adapté à sa stratégie d'efficience, doit être maintenu.

Indicateur composite

Le Transporteur note que les intervenants qui se sont prononcés au sujet du suivi de l'efficience ne rejettent pas le recours à un indicateur global. Ils en critiquent plutôt les intrants retenus pour son calcul et son horizon. Le Transporteur examine ci-après ces remarques.

[21] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 97.
[22] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, pages 100-101.
[23] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 102.

En regard de l'indicateur composite, l'ACEFO[24] remet en question l'utilisation du T-SAIDI et de la moyenne pondérée pour le ratio des « Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels ». D'une part, le Transporteur rappelle que le T-SAIDI s'avère approprié en raison de la disponibilité des données de coûts pour un même échantillon d'entreprises comparables et de sa référence aux points de livraison plutôt qu'aux clients desservis. En audience, Mme Marie-Claude Roquet précise :

> *« Évidemment, pour fins de balisage, il fallait avoir une donnée de fiabilité balisée auprès du même panel que celle des coûts. Donc, on a utilisé l'indicateur de fiabilité qui est balisé auprès de l'ACE. Mais permettez-moi de rappeler les deux raisons qui ont amené l'ACE à établir une cible de fiabilité qui tient compte des points de livraison plutôt que le client interrompu. Le premier élément, c'est que ça permet de respecter le périmètre qui est sous la juridiction du Transporteur. Donc, les points de livraison, ce sont les points frontières entre les réseaux du Transporteur et les réseaux des distributeurs qu'il dessert. Le deuxième élément, c'était de permettre un traitement équitable de tous ses clients[25].»*

D'autre part, comme mentionné en réponse à des demandes de renseignements[26] de l'ACEFO et en audience[27], le Transporteur utilise, en abscisse, la moyenne pondérée calculée par l'ACÉ des participants au balisage pour lesquels l'information est disponible à la fois pour le T-SAIDI et pour l'indicateur de coûts. Ainsi, en utilisant le même échantillon d'entreprises pour les deux indicateurs composant l'indicateur composite, la comparabilité des données est assurée. De plus, le Transporteur souligne que cet indicateur a fait l'objet d'un consensus parmi les membres de l'ACÉ et qu'il a l'avantage de permettre une comparaison de la performance du Transporteur avec celle d'autres transporteurs au Canada.

L'AHQ-ARQ est quant à lui d'avis « *qu'il ne suffit pas que le Transporteur montre qu'il est meilleur que d'autres (souvent moins bien nantis) mais qu'il fasse ce qu'il faut pour s'améliorer soi-même indépendamment des autres, ce que l'indicateur composite ne permet pas de vérifier* [28]».

D'abord, le Transporteur se questionne sur le fait que l'intervenant qualifie les comparables, participants au balisage de l'ACÉ et utilisés dans l'indicateur composite, de « moins bien nantis ». Ce qualificatif est sans fondement. Ce même intervenant propose d'ailleurs de recourir à une série d'autres indicateurs de balisage, portant pourtant sur les mêmes

[24] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 7.
[25] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 160-161.
[26] Pièce HQT-13, Document 2, réponses aux questions 8.1, 9.3 et 10.1.
[27] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 160 à 162.
[28] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, pages 6-7.

participants[29]. De plus, quant au souhait de l'intervenant que le Transporteur se dote d'un indicateur qui lui permette de se comparer à lui-même, ce dernier souligne que c'est précisément ce que l'indicateur composite permet de faire. En effet, cet indicateur permet de mesurer l'évolution de la performance du Transporteur dans le temps, soit de 2008 à 2012.

En ce qui a trait aux préoccupations relatives à l'horizon couvert par l'indicateur composite, le Transporteur souligne qu'il a proposé, en audience, d'ajouter son résultat pour l'année historique dans ses prochaines demandes tarifaires, en complément aux données disponibles des entreprises balisées[30].

Enfin, comme le recommande l'intervenant dans son mémoire[31], le Transporteur rappelle que l'indicateur composite mesure la performance du Transporteur tant aux charges qu'aux investissements.

En remplacement de l'indicateur T-SAIDI, l'UC propose[32] pour sa part d'utiliser le « taux de risque » du réseau qui prend en compte l'impact des travaux de maintenance et d'entretien sur le risque des équipements du réseau. L'intervenant recommande également à la Régie de geler le budget aux CNE à un montant de 700 M$[33] d'ici à ce que le Transporteur ait fait approuver une mesure d'efficience satisfaisante aux CNE.

Le Transporteur souhaite préciser que l'indicateur proposé par l'intervenant ne constitue pas une mesure concrète de la performance. Par opposition, le T-SAIDI est une mesure inclusive de la performance de l'ensemble des activités réalisées par le Transporteur pour assurer la fiabilité du service telle que celle-ci est ressentie par les clients. De plus, en audience, Mme Marie-Claude Roquet ajoute :

> *« Le taux de risque est un concept aussi qui est relativement récent. Il n'y a pas encore de définition concertée auprès des différentes utilités sur le taux de risque. Or, tel que mentionné, le Transporteur juge essentiel de pouvoir baliser sa performance au niveau de son modèle de gestion des actifs car il a encore beaucoup de leçons à apprendre et à partager pour optimiser la gestion de ses actifs vieillissants.»*[34]

À cet égard, le Transporteur rappelle que la gestion d'actifs vieillissants en ce qui a trait au transport de l'électricité constitue un domaine où l'expertise est jeune. Le Transporteur se situe à l'avant plan de ce domaine d'expertise parmi les entreprises avec lesquelles il

[29] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 173-174.
[30] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, pages 142-143.
[31] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 8.
[32] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, page 17.
[33] *Id*.
[34] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 233.

échange et collabore sur ce sujet[35]. Lorsqu'il est possible de trouver une base commune de comparaison entre les pairs, il convient de s'y tenir.

Une autre avenue considérée par l'UC consiste à suivre le nombre d'heures-personnes requis pour procéder à certaines interventions courantes d'entretien et de maintenance ainsi qu'à comparer les résultats réels aux prévisions[36]. En audience, M. Louis Veci explique que le nombre d'heures-personnes ne peut servir à mesurer l'efficience du Transporteur dans ses activités de maintenance[37]. Pour un même type de maintenance, le nombre d'heures requis peut varier selon plusieurs variables, telles que l'âge de l'équipement, la situation géographique ou la facilité d'accès et le niveau de sécurité requis en zones d'accès limité[38]. De plus, certaines activités de maintenance sont réalisées à l'externe.

Compte tenu des éléments qui précèdent, le Transporteur soutient que l'indicateur composite qu'il présente est adéquat pour effectuer le suivi de sa performance en matière d'efficience, et prie la Régie de ne pas retenir les remarques des intervenants le concernant. Conséquemment, le Transporteur est d'avis que le gel de budget de charges demandé par l'UC dans ce contexte n'est pas justifié.

3.2 Indicateurs de performance (HQT-3, Document 2)

Le Transporteur a présenté les résultats de 2009 à 2013 et l'analyse des indicateurs de performance et indicateurs environnementaux retenus par la Régie dans ses décisions D-2011-039, D-2012-059 et D-2014-035[39]. Ces indicateurs témoignent de la bonne performance du Transporteur, comme il en sera fait état plus en détails dans les sections qui suivent.

En ce qui a trait au choix des indicateurs de performance, le Transporteur souligne que, dans sa décision D-2014-035, la Régie jugeait adéquats les indicateurs présentés. Dans sa décision procédurale D-2014-162[40], elle excluait d'ailleurs toute remise en question de ceux-ci :

> *« La Régie n'entend pas remettre en question la liste des indicateurs de performance qu'elle a reconnus à ce jour et qui sont présentés par le Transporteur à l'annexe 1 de la pièce B-0009. Les données de base fournies par le Transporteur répondent aux attentes exprimées par la Régie dans ses décisions antérieures. »*

[35] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 18.
[36] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, pages 17-18.
[37] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 234-236.
[38] *Id*.
[39] Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, paragraphes 120 et 121.
[40] Dossier R-3903-2014, décision D-2014-162, paragraphe 18.

Toutefois, en raison de certains échanges à ce sujet en audience, la Régie s'intéresse à cette question :

> *« Êtes-vous d'accord avec moi que, peut-être, il y aurait lieu de laisser de côté la tradition puis de revenir... de refaire un ménage là-dedans puis peut-être de proposer... non pas cette année, mais dans le dossier de l'année prochaine, de revoir tout ça puis peut-être reproposer à la Régie les indicateurs qui vous apparaissent les plus... les plus pertinents, adéquats[41]? »*

Ce à quoi Mme Marie-Claude Roquet répond :

> *«Je crois que, dans les indicateurs qu'on présente, sommes toutes qui ne sont pas si nombreux, se retrouvent les indicateurs pour lesquels les corrélations sont les plus intéressantes(…). Alors, dans ce sens-là, compte tenu de la lourdeur d'un exercice de révision d'indicateurs avec tout ce que ça peut engager, mon premier réflexe ce serait de dire, je ne pense pas que c'est nécessaire compte tenu que ceux qui sont intéressants sont présents. Alors, ça serait ma première réaction à votre suggestion[42].»*

Le Transporteur soutient donc respectueusement que l'ensemble des indicateurs qu'il présente aux pièces HQT-3, Documents 2 et 3 sont adéquats et devraient être conservés.

3.2.1 Indicateurs de satisfaction de la clientèle

Position du Transporteur

Le Transporteur a présenté des informations sur les indicateurs de satisfaction suivants :

- Partenariat qualité avec le Distributeur :
  - En 2013, il obtient une note de 8,1, la plus basse depuis 2009, mais profite de l'occasion pour identifier des points d'amélioration axés sur le respect des échéanciers et sur l'amélioration des communications et de la coordination.
- Partenariat qualité avec les clients point à point :
  - En 2013, il maintient sa bonne performance avec une note de 8,8.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

L'AHQ-ARQ[43] et SÉ-AQLPA[44] notent que l'indicateur Partenariat qualité avec le Distributeur a connu sa pire performance depuis 2009. Tout d'abord, le Transporteur fait valoir que, bien

[41] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 87.
[42] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 87-88.
[43] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 9.
[44] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 21.

que ce résultat s'avère légèrement inférieur à celui des années précédentes, il constitue néanmoins un bon résultat. Ceci étant, le Transporteur a déjà pris les mesures, comme mentionné aux lignes 5 à 8 de la page 6 de la pièce HQT-3, Document 2, pour assurer le respect des échéanciers et améliorer les communications et la coordination des interventions impliquant les deux divisions. M. Sylvain Clermont, en audience, précise que l'année 2013 a été particulière :

> *« (…) comme vous savez, il y a eu... deux mille treize (2013), on en a amplement fait, on en a amplement fait mention, deux mille treize (2013)a été une année particulière au niveau de l'exploitation du réseau de transport qui a aussi donc créé des défis de communication avec le Distributeur pour les retraits, les configurations de réseau, les pannes, les retours en service, et tout ça. Et, bien, d'un commun accord, on s'est rendu compte qu'il y avait moyen d'optimiser les moyens de communication, de s'assurer que tout le monde soit dans la bonne boucle au bon moment.*[45]*»*

M. Louis-Omer Rioux cite même quelques exemples d'améliorations apportées par le Transporteur relativement à ses communications avec le Distributeur.

> *«Par exemple, au niveau des centres d'exploitation régionaux (les CER) et les centres d'exploitation de distribution, le lien entre les deux centres, en termes de communication, on a convenu entre les deux vice-présidences d'un protocole de communication lors de pannes pour mieux informer la clientèle. Ça, c'est un des exemples qu'on a mis en place. D'autres exemples au niveau des préparatifs pour faire... quand on a des demandes au Distributeur pour faire modifier la configuration de leur réseau, on a mis un comité en place, dont je suis sur ce comité-là aussi avec le Distributeur. C'est deux exemples de choses qu'on a mises. On a mis plusieurs mesures de ce type-là permettant de mieux faire circuler l'information, tant lors de pannes que lors de travaux planifiés avec le Distributeur, parce que ça les influence beaucoup lorsqu'on travaille avec eux.»*[46]

Par ailleurs, comme l'AHQ-ARQ[47] le souligne, le Transporteur a enregistré, au chapitre de l'indicateur Partenariat qualité avec les clients point à point, le plus haut taux de satisfaction en 2012 et 2013 depuis 2004.

[45] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 10.
[46] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 11.
[47] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 9

3.2.2 Indicateurs de fiabilité

Position du Transporteur

Le Transporteur a présenté des informations sur les indicateurs de fiabilité suivants :

- Nombre de pannes et interruptions planifiées ;
- Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées ;
- Indice de continuité – Transport (IC – Transport).

En 2013, ces indicateurs sont fortement affectés par des événements climatiques, dont la forte sécheresse qui a causé les feux de forêt dans le Nord du Québec à l'été 2013.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

L'AHQ-ARQ[48] et SÉ-AQLPA[49] soutiennent que, sans les feux de forêt de l'été 2013, les résultats de ces trois indicateurs démontreraient une performance inférieure à ceux des années précédentes.

Le Transporteur a indiqué en preuve que le résultat de ces indicateurs a notamment été affecté par d'importants feux de forêt en 2013. Toutefois, sur l'ensemble de la période 2009-2013, n'eut été des feux de forêt, le Transporteur aurait maintenu la performance satisfaisante des dernières années.

L'AQCIE-CIFQ[50] et SÉ-AQLPA[51] souhaitent obtenir plus de détails sur l'indice de continuité de service.

Le Transporteur rappelle que, dans la décision procédurale D-2014-162[52], la Régie excluait la ventilation de l'IC-Transport des enjeux du présent dossier et réitérait la suffisance des renseignements fournis par cet indicateur :

> *«En ce qui a trait aux indicateurs de continuité de service, la Régie rappelle sa décision D-2014-035 :*
>
> *[118] Quant aux représentations de SÉ/AQLPA sur l'indicateur IC-Transport, la Régie rappelle qu'elle avait rejeté une proposition similaire dans le dossier R-3777-2011. La ventilation actuelle de cet indicateur en quatre sous-catégories permet, selon la Régie, de réaliser un suivi adéquat qui, au besoin, peut faire l'objet de précisions de la part du Transporteur ».*

[48] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 10.
[49] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, pages 16.
[50] Commentaires et recommandations de l'AQCIE-CIFQ, 31 octobre 2014, page 4.
[51] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, pages 15,
[52] Dossier R-3903-2014, décision D-2014-162, paragraphes 20 et 21.

Le Transporteur assure que les indicateurs en place depuis plusieurs années permettent de suivre adéquatement sa performance en termes de fiabilité, de mesurer leur évolution dans le temps. D'ailleurs, en réponse à la demande de renseignements de l'AQCIE-CIFQ[53], le Transporteur ajoute qu'il fait les suivis requis aux autorités compétentes et prend les mesures pour améliorer ses façons de faire dans des conditions d'alertes.

En supplément aux nombreux indicateurs de fiabilité déjà fournis par le Transporteur, SÉ-AQLPA demande à obtenir le détail des indicateurs de gravité d'incidents d'exploitation[54], lesquels apparaissent déjà à la page 24 de la pièce HQT-3, Document 2. En audience[55], la Régie n'a pas donné suite à cette demande en accueillant l'objection du Transporteur à l'égard de cette dernière.

Ceci étant, le Transporteur souhaite souligner que, dans le cadre de ses activités de gestion, il peut avoir recours à divers indicateurs opérationnels qui peuvent le renseigner, par exemple, sur les taux de bris par grande famille d'équipements stratégiques. Toutefois, il est d'avis que les indicateurs de fiabilité présentés au dossier et reconnus par la Régie sont les plus à même de la renseigner sur sa performance globale et sur l'évolution de celle-ci en fonction d'événements qui sont sous son contrôle ou non. Cependant, pour faire suite à une demande de la Régie en audience, le Transporteur explorera la possibilité d'éclater la sous-catégorie « Autres » de l'indicateur IC-Transport en fonction d'éléments ponctuels pouvant survenir d'une année à l'autre.

Par conséquent, compte tenu de la position du Transporteur quant à la pertinence des indicateurs en place et afin d'assurer le suivi continu dans le temps de ces indicateurs, ce dernier n'estime pas utile de procéder à une révision en profondeur de ceux-ci et prie la Régie de rejeter les recommandations des intervenants à cet égard.

3.2.3 Indicateurs de coûts

Position du Transporteur

Le Transporteur a fourni les résultats et une analyse de l'évolution des indicateurs suivants :

- « Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW » et « Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW » ;
    - Pour ces deux indicateurs, le Transporteur a présenté les résultats obtenus en les comparant à ces mêmes résultats indexés en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC). Les résultats présentés témoignent de la performance

[53] Pièce HQT-13, Document 4, question 4.3.
[54] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 13.
[55] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 250.

du Transporteur et démontrent son efficacité à maintenir ces coûts en deçà de la croissance de l'IPC pour toute la période 2009 à 2015.

- « Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW »;
  - Le Transporteur explique une légère hausse en 2013 par rapport à 2012, due aux nouvelles mises en service d'équipements.
- « Coût total par rapport à la valeur total de l'actif » (tel que retenu dans la décision D-2011-039[56]) ;
  - L'indicateur du coût total des nouveaux investissements par la valeur totale de l'actif lié aux lignes indique une légère hausse de 4 % de 2012 à 2013 due à augmentation des mises en service mais demeure inférieur à la moyenne du résultat des 5 dernières années.
  - Le résultat de l'indicateur lié aux postes démontre, en 2013, une augmentation, principalement due à la hausse des mises en service par rapport à l'année précédente. Il demeure toutefois sous la valeur moyenne des 5 dernières années.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

L'ACEFO fait une analyse des indicateurs « Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW » et « Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW » en utilisant l'année 2009 comme point de départ des valeurs ajustées selon l'inflation[57]. Le Transporteur tient à rappeler la décision D-2014-035[58] dans laquelle la Régie statue que cette analyse souhaitée alors par le RNCREQ ne changerait pas les résultats et n'était par conséquent pas pertinente :

> *« Pour ce qui est des indicateurs de coûts mentionnés par le RNCREQ, la Régie est d'avis que le recours à l'année de base 2008 ne modifierait pas les conclusions quant à la performance du Transporteur à ce chapitre. »*

Concernant cette analyse, M. Louis Veci ajoute en audience :

> *«(...) le Transporteur est plutôt d'avis que la donnée étant disponible, comme c'est le cas de ce graphique, il est intéressant de maintenir la période la plus longue. Elle représente très bien l'évolution des coûts de service totaux en fonction du cycle de vie complet de l'actif.»*[59]

[56] Dossier R-3738-2010 décision D-2011-039.
[57] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, pages 8 à 10.
[58] Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, paragraphe 117.
[59] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 168.

L'intervenant refait le calcul de l'indicateur « Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW » afin d'éliminer le taux de rendement sur lequel le Transporteur n'a aucun contrôle[60]. En audience, M. Louis Veci soutient qu'il n'y a pas lieu d'exclure le rendement du calcul de l'indicateur :

> *« Concernant le rendement, le rendement est une composante du coût total au même titre que les charges nettes d'exploitation ou les autres charges et doit faire partie de l'indicateur. [61]»*

Toujours selon l'ACEFO, il serait pertinent de comparer la situation du Transporteur en regard de l'indicateur « Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW » à celle d'autres transporteurs[62]. Le Transporteur souligne qu'il présente, à la pièce HQT-3, Document 3, un balisage réalisé par l'ACÉ sur deux indicateurs de coûts, soit « Coût d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles » et « Coût total par la capacité à la pointe » et en fait l'analyse. Bien que ces indicateurs ne soient pas ceux que souhaite baliser l'intervenant, le Transporteur est d'avis qu'ils permettent néanmoins de comparer la performance opérationnelle du Transporteur avec celle de ses pairs. Par ailleurs, la Régie s'est dite satisfaite, dans la décision D-2014-035[63], des indicateurs de balisage et de leur analyse présentés par le Transporteur.

Dans son mémoire, l'AHQ-ARQ constate, comme le Transporteur, que l'évolution des indicateurs « Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW » et « Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW » se maintient en deçà de la croissance de l'indice des prix à la consommation[64].

Pour ces raisons, le Transporteur soutient que les recommandations des intervenants en regard des indicateurs de coûts devraient être rejetées. Ces indicateurs mesurent adéquatement la performance du Transporteur en matière de coûts et démontrent que celle-ci est satisfaisante compte tenu de la capacité de son réseau et du vieillissement de son parc d'actifs.

[60] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 11.
[61] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 169.
[62] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 13.
[63] Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, paragraphe 149.
[64] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 11.

3.2.4 Indicateurs environnementaux

Position du Transporteur

Le Transporteur présente les résultats et une analyse des indicateurs de la performance environnementale retenus dans la décision D-2012-059[65].

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

SÉ-AQLPA note et se déclare satisfait que la quasi-totalité des superficies traitées en 2012 et 2013 l'ont été de façon mécanique en opposition au traitement à l'aide de phytocides[66]. Le Transporteur rappelle qu'il continue d'appliquer les principes de la maîtrise intégrée de la végétation dans un horizon à plus long terme incluant l'utilisation de phytocides et qu'Hydro-Québec utilise moins de 0,2 % des pesticides vendus annuellement au Québec.

L'intervenant semble établir un lien entre la baisse de la fiabilité du réseau de transport et la baisse dans la superficie totale des emprises traitées[67] et recommande à la Régie de requérir que le Transporteur, lors de son dossier tarifaire 2016, lui fasse rapport de l'impact que pourrait avoir la diminution de la superficie traitée des emprises sur l'indice de continuité de service et sur les autres indicateurs relatifs aux pannes. SÉ-AQLPA tente également d'établir un lien entre les activités de contrôle de la végétation et l'impact des feux de forêt sur les indicateurs de fiabilité[68]. Il recommande à la Régie de demander au Transporteur de lui présenter un nouveau plan de contrôle de la végétation dans la prochaine demande tarifaire qui viserait à diminuer l'impact des feux de forêts sur le nombre d'interruptions.

En audience, M. Louis-Omer Rioux explique la stratégie privilégiée pour réduire l'impact des feux de forêt sur la fiabilité du réseau :

> *« La diminution des superficies, d'une année à l'autre, les superficies traitées peuvent varier. Notre stratégie de gestion des emprises est basée plus sur l'état des emprises, que sur soit la superficie comme telle, ou sur des fréquences d'entretien au niveau des emprises.*
>
> *Ce qu'on fait, c'est qu'on – Monsieur Boulanger vous en parlait ce matin - on mesure de mieux en mieux l'état de nos emprises. On a des nouvelles technologies qu'on utilise, qui nous permettent de bien monitorer l'état de nos emprises, et de bien choisir, aussi, le mode de traitement de nos emprises. Il se peut que, dans une année, il y ait une diminution, et dans une autre année une augmentation.*

[65] Dossier R-3777-2011, décision D 2012 059, paragraphes 51 à 58 inclusivement.
[66] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, pages 8-9.
[67] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 10.
[68] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 11.

> *Le deuxième élément, en ce qui a trait à l'impact des feux de forêt, une stratégie, là, d'intervention basée à diminuer l'impact des feux de forêt, il faut comprendre qu'en deux mille treize (2013), on a eu les pires feux de forêt, rappelons-nous, là, les pires feux de forêt en quarante (40) ans au Québec. Et, malgré le fait que nos emprises prennent beaucoup de place, on en est conscient, il faut comprendre que dans les feux de forêt dans le nord du Québec étaient immenses. Ça dépassait largement nos emprises. En fait, les feux traversaient nos emprises mais étaient dans des volumes et des températures très élevées qu'on avait, à ce moment-là ont créé certains problèmes sur le réseau.*
>
> *Il faut voir que notre stratégie a été plutôt et est plutôt de configurer le réseau pour faire face à ces déclenchements-là qui sont exceptionnels. Donc, ce qu'on fait, et c'est un peu, là, la nouvelle approche ou l'approche plus complémentaire qu'on a prise, on s'est doté de moyens de mieux circonscrire où est l'incendie, de façon à ce que nos gens qui exploitent le réseau puissent diminuer les transits dans les corridors concernés, au moment où les feux sont proches ou sous nos... à l'intérieur de nos emprises*[69]*.»*

Le Transporteur soutient également, comme il l'a indiqué à la page 13 de la pièce HQT-3, Document 2, qu'il respecte les normes de fiabilité en matière de dégagement des emprises de lignes de transport et qu'il entend continuer d'appliquer les principes de la maîtrise intégrée de la végétation.

Enfin, SÉ-AQLPA réalise son propre diagnostic quant aux pannes causées par les feux de forêt, soit que « *l'on peut présumer qu'il y aurait eu contournement des isolateurs ou arcs entre phases causés par les particules de suie présentes dans la fumée de forêt intensif*[70] ». Selon l'intervenant :

> *« Si tel est le cas, il faudrait s'interroger sur les espacements entre conducteurs et sur la longueur des chaînes d'isolateurs. Il semble que ces espacements ont été réduits au cours de l'histoire de la conception et de la construction des lignes à 735 kV depuis 1966. Il pourrait alors être sage qu'Hydro-Québec TransÉnergie, à l'invitation de la Régie, réexamine cette conception dans les zones à risque de feu, comme cela a déjà été fait pour les zones à risque de verglas*[71]*. »*

De là, il recommande à la Régie d'inviter le Transporteur à fournir un relevé historique et un rapport d'expertise sur l'espacement des conducteurs sur les pylônes et la longueur des chaînes d'isolateurs pour en évaluer les risques de contournement lors de feux de forêt intenses.

[69] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 204 à 206.
[70] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 28.
[71] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, pages 28-29.

En audience, la Régie s'est étonnée de la solution que semble préconiser l'intervenant en raison des coûts considérables qu'elle suppose[72].

Le Transporteur partage l'opinion de la Régie à cet égard[73] d'autant plus que, tel qu'expliqué en audience, en ce qui a trait à la stratégie d'intervention en matière de feux de forêt, il s'agit davantage d'une question de configuration de réseau, que d'infrastructures. M. Louis-Omer Rioux explique :

> *« Il faut voir que notre stratégie a été plutôt et est plutôt de configurer le réseau pour faire face à ces déclenchements-là qui sont exceptionnels. Donc, ce qu'on fait, et c'est un peu, là, la nouvelle approche ou l'approche plus complémentaire qu'on a prise, on s'est doté de moyens de mieux circonscrire où est l'incendie, de façon à ce que nos gens qui exploitent le réseau puissent diminuer les transits dans les corridors concernés, au moment où les feux sont proches ou sous nos... à l'intérieur de nos emprises[74]. »*

Le Transporteur soutient que ses activités de maîtrise de la végétation sont planifiées et réalisées de façon à maintenir la fiabilité du réseau, dans le respect des normes en vigueur. De plus, il dispose de stratégies d'interventions adéquates en cas d'événements exceptionnels. Pour ces raisons, le Transporteur invite la Régie à ne pas retenir les recommandations de cet intervenant.

3.3 Objectifs corporatifs

Position du Transporteur

Le Transporteur a présenté des informations sur les objectifs corporatifs établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable dans le cadre de l'établissement annuel de son plan d'affaires, à savoir :

- les objectifs corporatifs et les résultats atteints en 2013 ;
- les objectifs corporatifs 2014 ;
- l'analyse des résultats de 2013 par catégorie d'objectifs ainsi que quelques précisions sur les objectifs de 2014.

Positions des intervenants et commentaires du Transporteur

L'AHQ-ARQ soutient que, pour certains objectifs, les cibles ne sont pas suffisamment ambitieuses, notamment pour l'objectif portant sur l'autorisation des projets

[72] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 268.
[73] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 163.
[74] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 206.

d'investissement, sur la réalisation de mises en service de projets, sur le contrôle des charges d'exploitation et sur le taux de fréquence des accidents[75]. Le Transporteur considère que les cibles fixées sont raisonnables et suffisamment ambitieuses, compte tenu du contexte exigeant dans lequel il exerce ses activités. Ces cibles doivent tenir compte de la réalité du Transporteur, notamment du vieillissement et de la forte sollicitation de son réseau.

En audience, M. Louis Veci ajoute :

> *« Alors premièrement, j'aimerais souligner que les objectifs, tels qu'ils sont, représentent très bien et reflètent très bien nos priorités en termes de sécurité, de fiabilité, de rentabilité, à l'égard de notre division. Je soulignerais qu'ils ont permis, à l'heure actuelle, d'améliorer, là, tous ces indicateurs-là, de la façon dont ils sont constitués.»*[76]

> *« Sur les objectifs divisionnaires, une fois le déclencheur atteint, un ensemble d'objectifs sont établis en fonction de l'orientation corporative, en fonction du contexte et des priorités de l'entreprise et de la division. Le corporatif s'assure de l'équité entre les divisions, et de la transversalité et de l'uniformité de ces objectifs-là. L'intervenant compare l'atteinte de certaines cibles des dernières années, et ne semble pas mettre en perspective les objectifs de l'année, avec le contexte changeant dans lequel ils sont établis. En d'autres termes, il ne semble pas concevoir qu'une même cible, une année plus tard ou quelques années plus tard, peut devenir plus ou moins ambitieuse.»*[77]

Pour ce qui est du taux de fréquence des accidents, le Transporteur, en réponse à une question[78] de l'intervenant, explique comment la cible est établie, soit sur la base de sa performance relative et du contexte opérationnel. Pour cet objectif, M. André Boulanger annonce, en audience, que la cible pour l'année 2015 sera augmentée :

> *« Même chose au niveau fréquence des accidents, il va y avoir une légère, également, amélioration des objectifs qui sont là (…)»*[79]*.*

Le Transporteur soutient que ses objectifs sont réalistes et suffisamment ambitieux et qu'ils reflètent ses priorités d'affaires. Il est d'avis que la recommandation de l'AHQ-ARQ de ne pas accorder les coûts de 2,7 M$ prévus pour le régime de rémunération incitative doit être rejetée. À ce dernier égard, le Transporteur rappelle que l'atteinte des objectifs corporatifs est une condition nécessaire mais non suffisante à l'obtention de la rémunération incitative. En effet, les employés visés par ce type de rémunération doivent également rencontrer leurs objectifs individuels afin d'y avoir pleinement accès. De plus, le Transporteur souligne

[75] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, pages 12 à 15.
[76] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 179-180.
[77] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 182-183.
[78] Pièce HQT-13, Document 3, question 10.1.
[79] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 66.

que le montant de 2,7 M$ ne représente que 67 % du montant maximal qui aurait à être versé si 100 % des objectifs corporatifs et individuels étaient atteints. Toute performance supérieure à ce taux d'atteinte de 67 % engendre une charge non prévue au dossier.

3.4 Balisage (HQT-3, Document 3)

Position du Transporteur

Dans la décision D-2014-035[80], la Régie se déclare satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée par le Transporteur et lui demande de mettre à jour cette analyse dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.

En 2013, le Transporteur a participé aux balisages des trois organismes externes suivants (résultats de 2012) : PA Consulting Group (« PA Consulting »), Association canadienne de l'électricité (« ACÉ »), par le biais du groupe de travail Best Practice Working Group (« BPWG »), Transmission System Operation (« TSO »).

3.4.1 Indicateurs de coûts

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

L'ACEFO remarque que l'écart entre les résultats du Transporteur et ceux des participants au balisage de PA Consulting pour les indicateurs « Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des postes » et « Dépenses en exploitation et maintenance par MVA (transformateur installé) – Contribution des postes » est grand[81]. Il recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur présente une justification plus élaborée concernant ces écarts qu'il évalue à 50 %.

Comme il l'a mentionné à maintes reprises en réponse à des demandes de renseignements dans des dossiers tarifaires antérieurs, le Transporteur rappelle que la liste des participants varie d'une année à l'autre rendant ainsi les comparaisons difficiles entre les résultats du Transporteur et ceux de ses pairs. Il maintient également, comme expliqué à la pièce HQT-3, Document 3[82] que les résultats doivent être interprétés en tenant compte de la conception particulière de son réseau.

Enfin, le Transporteur rappelle qu'il n'est pas en mesure d'expliquer la performance des participants au balisage, leurs données étant confidentielles. Il note également que l'intervenant omet tout commentaire en regard des figures 7 et 10 de cette même pièce qui présentent les mêmes indicateurs en considérant toutefois les coûts totaux (charges et investissements), éliminant ainsi les possibles différences dans les stratégies de gestion

[80] Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, paragraphe 149.
[81] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 16.
[82] Pièce HQT-3, Document 3, page 12, lignes 8 à 18.

des actifs adoptées par les participants. Ces figures démontrent la bonne performance globale du Transporteur.

De l'avis du Transporteur, l'exercice de balisage est néanmoins utile car il permet de visualiser les tendances et de s'inspirer des meilleures pratiques observées chez les pairs. Mme Marie-Claude Roquet mentionne en audience :

> *«Je souligne l'aspect balisage parce que le monde de la gestion des actifs plus vieux, plus matures, c'est relativement nouveau. Et on a encore beaucoup de leçons à apprendre. Alors, d'avoir un indicateur qu'on peut comparer avec les autres pour voir ensuite explorer avec chacun d'eux les bons coups qu'ils ont développés, les pratiques gagnantes qui émergent, c'est essentiel, je pense, dans la saine gestion des actifs à ce point-ci.*[83]*»*

3.4.2 Indicateurs de fiabilité

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Pour les quatre indicateurs de fiabilité du balisage de PA Consulting, l'AHQ-ARQ mentionne dans son mémoire que la performance du Transporteur est systématiquement et significativement moins bonne que celle des participants[84].

Le Transporteur réfère l'intervenant aux dossiers tarifaires antérieurs[85] où il a spécifié à plusieurs reprises que les participants au balisage de PA Consulting proviennent essentiellement des États-Unis. Ces derniers exploitent leurs réseaux sous des conditions climatiques différentes de celles du Transporteur. Comme les résultats des indicateurs de fiabilité sont fortement influencés par les conditions climatiques, le Transporteur privilégie le balisage de l'ACÉ dont les participants sont canadiens et donc soumis à des conditions similaires, partagent une même devise et sont assujettis à une réglementation comparable[86]. En audience, Mme Marie-Claude Roquet spécifie les particularités du réseau du Transporteur :

> *« Alors, je pense que le plus simple, c'est de se rappeler que le réseau du Québec, la production est très éloignée de la charge. Donc, l'acheminement de cette énergie-là entraîne des pertes sur le réseau. Puis lorsqu'on a conçu le développement de la Baie-James, et caetera, on a pris la meilleure stratégie à l'époque pour réduire ces pertes-là. Donc, on a utilisé des plus hauts niveaux de tension. Vous savez que c'est le courant dans les fils qui induit les pertes. Donc, plus on est à un*

[83] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 164.
[84] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 17.
[85] Dossier R-3823-2012, pièce HQT-14, Document 5, page 20.
[86] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 162.

niveau de tension élevé, plus on réduit le courant qui est transité, donc on réduit les pertes.»[87]

« Oui, c'est vrai qu'il fait froid. Il n'y a pas juste au Québec. Par ailleurs, on a d'importants centres de production puis donc de postes de centrales qui sont, au niveau de la Baie James, dans une localisation extrêmement nordique puis c'est un volume important de notre parc. Et pour ces équipements-là, on a des spécifications qui sont supérieures aux spécifications standards de l'industrie qui était généralement, de mémoire, à moins quarante-cinq (-45) degrés. Nous, on exige moins cinquante-cinq (-55) degrés. Alors, on le voit auprès de manufacturiers, et caetera, c'est une exigence Hydro-Québec qui va au-delà de qu'ils proposent normalement. Cette exigence-là, c'est prouvé qu'elle est à notre avantage, ce sont des équipements, donc, qui peuvent manoeuvrer même dans des conditions d'extrême froid, et caetera, épondre à nos besoins du réseau.(…)

Q Mais ils coûtent plus cher?

R. Mais évidemment, comme ce n'est pas le spec standard du manufacturier, il y a un facteur de coût qui s'ajoute à ça.[88]*»*

4 Conventions, méthodes et pratiques comptables (HQT-4, Document 2)

Tel que mentionné dans sa lettre du 2 octobre 2014, le Transporteur confirme son intention de dresser ses états financiers réglementaires de 2015 selon les US GAAP. Le Transporteur et le Distributeur prévoient présenter à la Régie une demande relative aux modifications de méthodes comptables à cet effet.

5 Revenus requis (HQT-5, Document 1)

Position du Transporteur

Pour l'année 2015, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 3 211,3 M$. Dans un contexte d'importants investissements, tant en croissance qu'en pérennité, l'évolution des revenus requis reflète pour l'essentiel l'augmentation des mises en service et ses répercussions sur les dépenses nécessaires à la prestation de service. Cette évolution se voit cependant modérée par la stratégie d'efficience.

[87] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 52-54.
[88] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 90-91.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Certains intervenants recommandent des coupures dans diverses rubriques des revenus requis. Or, ces recommandations sont essentiellement justifiées par des événements passés et complètement désincarnés du présent contexte du Transporteur. De plus, elles ignorent les ajustements organisationnels de 2012 et la réinitialisation à cette année du point de départ de la formule paramétrique des CNE. Le Transporteur a fourni en preuve, dans ses réponses aux demandes de renseignements et dans ses témoignages en audience des justifications sur ses besoins pour l'année 2015.

Le Transporteur souligne que ses prévisions sont faites au meilleur de sa connaissance avec les informations disponibles au moment du dépôt de sa demande tarifaire. Il améliore constamment ses modèles de prévision sur la base de son expérience passée, en incorporant notamment un mécanisme d'ajustement pour la planification des investissements et pour les prévisions de mises en service.

Par conséquent, le Transporteur est d'avis que ces recommandations vont à l'encontre des besoins exprimés et des justifications apportées tout un long du processus réglementaire. Il faut également considérer la demande du Transporteur en fonction du recalibrage de la formule paramétrique en fonction des CNE réelles de 2012, des résultats cumulatifs d'efficience aux CNE de 120 M$ depuis 2008, de ses efforts continus pour améliorer ses prévisions et des attentes de la clientèle en termes de la fiabilité du réseau et de la qualité de service dans le contexte d'un réseau de transport vieillissant et de plus en plus sollicité.

6 Dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6, Document 1)

Le Transporteur explique, à la pièce HQT-6, Document 2, et en audience, le contexte opérationnel dans lequel il exploite son réseau, notamment la forte sollicitation de celui-ci, les disponibilités de plages d'arrêt plus restreintes pour réaliser les projets d'investissement en pérennité ainsi que la maintenance, l'accélération de l'usure de certains équipements.

Il fait également état de sa stratégie d'efficience[89] et de l'amélioration continue de ses façons de faire, entre autres, par la mise en place d'un modèle de gestion des actifs, qui vise une utilisation efficiente des actifs sur leur durée d'utilité en cohérence avec l'ensemble des actifs pour une fonction donnée[90], et de ses investissements dans le réseau de transport afin d'en assurer le maintien et la croissance[91].

En 2014, le Transporteur a repris le rythme souhaité d'interventions suite à certains événements qui ont perturbé l'exploitation normale (le remplacement des transformateurs

[89] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 16.
[90] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 18, 29, 36, 211.
[91] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 20.

de courant 735 kV de modèle IH[92] dans des postes stratégiques du réseau de transport et les feux de forêt[93] de l'été 2013). L'année témoin 2015 représente quant à elle une année où les divers changements passeront de la phase d'appropriation à la phase d'enracinement (le déploiement de la planification et l'organisation entourant l'exécution d'interventions ciblées et de réhabilitation, la planification opérationnelle, le développement de systèmes informatiques[94] et autres).

Dans ce contexte, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de l'année témoin 2015 sont établies à 1 906,1 M$. Comparées aux dépenses nécessaires à la prestation du service de 1 883,2 M$ autorisées pour 2014, suite à la décision D-2014-049 de la Régie, leur progression se chiffre à 22,9 M$.

6.1 Charges nettes d'exploitation (HQT-6, Document 2)

6.1.1 Approche globale de type paramétrique

Position du Transporteur

Les CNE de l'année témoin projetée 2015 sont établies à 719,5 M$, soit 2,0 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2014. Ce niveau de CNE demandé lui permettra de poursuivre ses activités de maintenance ainsi que ses interventions ciblées et de réhabilitation aux CNE, tout en demeurant à l'intérieur des balises de l'approche globale paramétrique.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Formule paramétrique

En regard de la formule paramétrique de la Régie, la FCEI est d'avis que la Régie devrait retenir les paramètres réels de 2013 et 2014 dans le présent dossier[95]. Par ailleurs, l'intervenant estime que les données réelles devraient être utilisées de façon systématique pour remplacer les données prévues de façon à en améliorer l'utilité. En audience, le Transporteur réfère à deux décisions de la Régie dans lesquelles elle précise les fins de la formule paramétrique[96]. Dans la décision D-2009-015, la Régie rappelle que *« la formule paramétrique constitue un outil de référence pour renseigner sur l'évolution des CNE en*

[92] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 104.
[93] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 32, 205 et 208.
[94] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 160.
[95] Mémoire de la FCEI, 31 octobre 2014, page 4.
[96] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 198-199.

relation avec l'inflation et le niveau d'activité et ne se substitue pas à la demande tarifaire déposée en fonction des besoins et des engagements du Transporteur[97]*»*. Concernant plus particulièrement l'utilisation de paramètres différents d'inflation, la Régie a également rejeté des recommandations semblables dans la décision D-2010-032, paragraphe 237.

L'UC s'interroge sur le bien-fondé d'utiliser les montants autorisés de 2014 comme base de comparaison avec l'année témoin 2015 dans la formule paramétrique du Transporteur[98]. À cet égard, pour les fins de l'évaluation globale de ses besoins pour l'année 2015, le Transporteur soutient que l'utilisation du montant autorisé par la Régie de CNE de l'année 2014 comme base de comparaison est appropriée puisque ce montant a fait l'objet d'un examen et a été entériné par la Régie. *A contrario*, advenant que le Transporteur dépasse le montant autorisé pour une année, serait-il alors justifié d'utiliser le montant réel dans la formule paramétrique pour établir sa projection?

Quant au creusement éventuel d'un écart aux CNE, le Transporteur fait valoir les points suivants. L'écart favorable de 10,3 M$ entre l'année de base et l'année autorisée 2014 correspond à la diminution du coût de retraite à l'année de base 2014 (-5,9 M$ masse salariale et -4,4 M$ services partagés). De là, il est erroné de prétendre que le Transporteur creusera un écart important entre son année témoin 2014 et son réel 2014 puisque les projections sont égales si on exclut le coût de retraite. De plus, n'eut été de l'intégration d'un facteur ponctuel de retard de dotation de 2,4 M$, identifié à la pièce HQT-6 Document 2, à la page 13, le Transporteur aurait présenté un niveau de CNE supérieur à l'autorisé du même montant.

En regard des remarques de la FCEI et de l'UC sur les changements à apporter à la formule paramétrique et son application, le Transporteur est d'avis que celles-ci ne doivent pas être retenues par la Régie.

Approche alternative proposée par l'UC

L'UC indique que, depuis plusieurs années, le Transporteur a réalisé des écarts favorables aux CNE et globaux sur la période 2009 à 2013[99]. Sur la base de ce constat, l'intervenant recommande à la Régie de réduire le budget des CNE de 19,1 M$, soit les montants correspondants à l'accroissement de la charge de maintenance par rapport à l'année historique 2013[100]. Il suggère de retrancher ce montant de façon globale, mais note toutefois qu'il pourrait être alloué en bonne partie à la croissance de la masse salariale associée (15 M$), et les 4,1 M$ aux autres postes affectés par la non-réalisation des opérations de maintenance (stocks, services externes et autres).

[97] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 199.
[98] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, page 19.
[99] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, page 4.
[100] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, page 8.

Tout d'abord, le Transporteur rappelle que sa projection pour 2014 est en lien avec le montant autorisé pour 2014[101] et que, pour l'année 2015, aucune croissance du budget de maintenance n'est demandée au dossier. En audience, M. Louis Veci, souligne :

> *« Je vous rappelle qu'en deux mille quinze (2015), on n'a pas demandé, au net, là, la croissance égale l'efficience. Et donc, ce qu'on a, c'est de l'inflation. [102]»*

De plus, l'UC omet de souligner que les écarts aux CNE qu'il présente dans son mémoire au tableau 1 de la page 4 tendent à diminuer depuis 2010. M. Louis Veci présente, en audience, une série de mesures qui ont contribué à l'amélioration de ses prévisions :

> *« Au niveau des écarts prévisionnels des dernières années, la recommandation de l'intervenant de réduire le budget de charges d'exploitation de dix-neuf point un millions (19,1 M$) est basée sur son observation des écarts passés aux CNE et ne tient pas compte des facteurs suivants : les besoins exprimés par le Transporteur; les impacts sur la fiabilité du réseau et la qualité de service; du fait que lesdits besoins ont tous été présentés dans la requête 3823-2012 et dans la décision sous-jacente; de la prudence du Transporteur dans l'évaluation de ses besoins, notamment en recalibrant ses charges nettes d'exploitation en fonction des données réelles de deux mille douze (2012) et deux mille treize (2013); des efforts...c'est-à-dire des données réelles de deux mille douze (2012) en deux mille treize (2013); des efforts d'efficience de cent vingt millions (120 M$) et d'amélioration de sa prévision.[103]»*

L'intervenant fait également référence à des reports d'activités qui expliqueraient les écarts passés et pour lesquels le Transporteur réclamerait de nouvelles sommes d'année en année[104]. Or, en audience, M. Louis Veci explique que, devant l'impossibilité de faire certaines activités prévues, il les substitue à d'autres activités prioritaires ou il utilise la flexibilité offerte par les services externes :

> *« En deux mille quatorze (2014), nous avons géré activement le plan de maintenance et avons fait face à des défis de main-d'oeuvre. À cet égard, avec les retards de dotation dont nous avons observé en début d'année deux mille quatorze(2014), nous avons fait en sorte de substituer des activités qui nécessitaient de la main-d'œuvre interne par des activités pouvant être effectuées par des services externes ou par des fournisseurs tels qu'Hydro-Québec Équipement.[105] »*
>
> *« Si je prends l'année deux mille quatorze (2014), par exemple, alors qu'on a fait face à des travaux... à des retard de dotation en début d'année, on a dû s'ajuster et les travaux qui étaient prévus... d'être*

[101] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 221.
[102] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 54.
[103] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 223.
[104] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, page 5.
[105] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 186-187.

> *effectués, à l'intérieur de nos postes en maintenance par nos gens, en salaire, on a réordonnancé des travaux qui étaient supposés être faits l'année subséquente, O.K., avec des gens, des services externes, des fournisseurs. Donc, on substitue une activité qui aussi prioritaire pour l'effectuer. Donc, ne payera pas deux fois, on ne reportera pas l'année suivante; on va faire l'activité avec les gens parce qu'ils vont être en poste.*[106]*»*

Le Transporteur est d'avis que cette façon de faire est dans le meilleur intérêt de sa clientèle. Il ajoute que la substitution d'activités est non seulement permise, mais requise, voire impérative, afin de faire face aux priorités de l'année en cours. Cette nécessité est d'ailleurs reconnue par la Régie, qui approuve des budgets et non des interventions spécifiques :

> *« On est tout à fait soucieux, en fait, pour l'ensemble des assujettis qui sont devant nous, dans tous les dossiers, on est toujours soucieux de laisser la plus grande marge de gestion, la meilleure compréhension qu'on puisse avoir des choses*[107]*. »*

Ainsi, en 2012-2013, suite à l'éclatement de transformateurs IH-765-13, le Transporteur a nécessairement dû substituer certaines activités initialement prévues en maintenance aux charges d'exploitation, par des investissements visant le remplacement de ces transformateurs. De même, des activités planifiées dans les zones d'accès limité (« ZAL ») ont dû être reportées à une période ultérieure afin d'assurer la sécurité des travailleurs.

Afin d'appuyer sa recommandation de réduction de coûts de 19 M$ aux CNE, l'UC introduit une nouvelle formule qu'il intitule « Ressources affectées à l'exploitation du réseau (« RAEI ») » et qui se lit comme suit : RAEI = CNE + CC - CR[108]. Cette formule se veut une mesure des coûts nécessaires à l'exploitation du réseau et vise à informer et suivre l'évolution d'année en année des ressources nécessaires au Transporteur afin de réaliser ses activités, tant aux niveaux des charges que des investissements.

Le Transporteur souligne notamment que cette formule reflète incomplètement les ressources dédiées à l'exploitation du réseau. Il rappelle où il doit réaliser d'importantes interventions afin d'assurer le maintien du réseau, qu'il s'agisse d'interventions aux charges, ou aux investissements. La formule proposée par l'UC n'intègre cependant que la portion de coûts capitalisés (soit les salaires des employés et les frais généraux directement liés à la dispense du service) des coûts des projets d'investissement comme mesure de coûts nécessaires à l'exploitation des installations. Or, les coûts d'un projet de pérennité visant le remplacement d'un équipement comprennent non seulement le coût capitalisé, mais

[106] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 55.
[107] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 108.
[108] Mémoire de l'UC, 31 octobre 2014, section 2.

également le coût d'approvisionnement de l'équipement à installer, les frais d'ingénierie d'HQÉSP, des travaux entrepreneurs, des coûts d'emprunt, des frais de gestion de chantier et autres. L'intervenant exclut donc la performance à l'égard de la gestion des projets d'investissement ainsi que celle qui découle de l'arbitrage entre le choix de continuer à maintenir un actif ou de le remplacer (vases communicants). Or, c'est notamment sur la base de l'analyse réalisée au moyen de cette formule que l'intervenant conclut à la confirmation du bien-fondé de la coupure réclamée aux charges.

Le Transporteur note que l'UC concentre son analyse sur les années passées sans considérer les besoins exprimés dans le présent dossier. De plus, compte tenu du caractère incomplet de cette formule et de relations inadéquates entre ses paramètres, le Transporteur soutient que celle-ci ne peut justifier le gel du budget des CNE à 700 M$ recommandé par l'intervenant.

6.1.2 Masse salariale et effectifs

Position du Transporteur

Au cours de la période 2013-2015, le Transporteur prévoit que les coûts de masse salariale augmenteront à un rythme annuel moyen de 1,2 %. Au cours de cette même période, la croissance des salaires de base des employés du Transporteur est estimée à 24,9 M$ et découle :

- des augmentations accordées en vertu des conventions collectives de travail en vigueur et autres (8,9 M$) ;
- des progressions salariales des employés jusqu'à l'atteinte du maximum de leur classe (5,4 M$) ;
- de la croissance de l'effectif en équivalent temps complet annuel (« ÉTC »), en lien avec l'accroissement des besoins, notamment aux fins de la poursuite et de l'ordonnancement de ses activités de maintenance et de ses interventions ciblées et de réhabilitation (15,5 M$) ;
- d'un facteur de retard dans la dotation d'ÉTC (postes vacants, départs et efficience) (-4,9 M$).

Sur le même horizon, les coûts liés au temps supplémentaire, aux primes et revenus divers et aux avantages sociaux diminuent de 3,4 M$, 8,6 M$ et 2,8 M$ respectivement.

En parallèle, les ÉTC augmentent de 193 (ré-ordonnancement d'activités de maintenance +57 ÉTC ; activités de maintenance +29 ÉTC ; interventions ciblés et de réhabilitation +17 ÉTC ; mise en service et entretien des nouveaux actifs +11 ÉTC ; nouvelles normes de protection des infrastructures critiques +17 ÉTC ; réduction du recours au temps supplémentaire + 55 ÉTC ; autres + 7 ÉTC).

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

L'évolution de la masse salariale du Transporteur a été questionnée et a fait l'objet de plusieurs recommandations d'intervenants, particulièrement en lien avec le Plan budgétaire du gouvernement du Québec, quant aux attentes à l'égard d'Hydro-Québec.

L'AHQ-ARQ prétend que le Transporteur a surestimé de 0,72 % en moyenne la somme des prévisions de salaire de base et de temps supplémentaire (année témoin versus de base), sur la période 2010 à 2014[109]. L'intervenant soutient également que le Transporteur a surestimé de 3,68 % en moyenne la somme des prévisions (année témoin versus historique), sur la période 2010 à 2013. Il recommande à la Régie de réduire de 8,3 M$ la valeur demandée par celui-ci pour la somme des salaires de base et du temps supplémentaire pour l'année 2015[110] et, en plus, de réduire de manière proportionnelle les charges liées aux avantages sociaux sur la base du pourcentage qu'ils représentent par rapport à la somme du salaire de base et du temps supplémentaire, soit une réduction additionnelle de 3,3 M$, sur la base de cette moyenne observée de 3,68 %.

À cet égard, le Transporteur souligne qu'en utilisant l'écart entre l'année autorisée, qui est le point de départ et l'historique, la moyenne des écarts observée passerait à trois pour cent (3 %). De plus, les salaires autorisés contenus dans le tableau R7.1 en réponse à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie[111] ne tiennent pas compte des réductions appliquées aux salaires par le Transporteur lorsque la Régie a réduit de façon globale les CNE dans ses décisions passées.

L'intervenant ne considère pas non plus les éléments suivants :

- la partie des gains d'efficience provenant de la gestion des actifs et qui ont déjà été intégrés dans la cible d'efficience ;
- le facteur ponctuel de retard de dotation de 4,9 M$ identifié à la pièce HQT-6 Document 2, à la page 12 (soit 2,4 M$ pour 2014 et 2,5 M$ pour 2015). Dans son calcul, il ne considère que le 2,5 M$ (1 %) de 2015.

Dans son mémoire, la FCEI se dit étonnée que l'effet des progressions salariales soit systématiquement haussier[112]. À son avis, les importants départs à la retraite depuis quelques années devraient avoir un effet inverse sur les progressions salariales. La FCEI estime que le Transporteur devrait produire la démonstration détaillée du calcul de l'impact des progressions salariales. Selon l'intervenant, le Transporteur n'a pas fait la démonstration que la progression des salaires de base et du temps supplémentaire tient

[109] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 22.
[110] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 23.
[111] Pièce HQT-13, Document 1, pages 13-14.
[112] Mémoire de la FCEI, 31 octobre 2014, section 3.

compte de l'effet du renouvellement de la main d'œuvre. De façon « intuitive[113] », la FCEI présume d'un scénario alternatif d'évolution tenant compte d'un nombre moindre d'employés en progression ou de départs à la retraite plus importants. Cependant, Hydro-Québec et le Transporteur se trouvent plutôt dans une situation où la hausse de salaire incluse dans le présent dossier est composée des éléments suivants :

- 40 % des employés sont en progression salariale de 5 % (2 %) ;
- 4 % des employés quittant pour la retraite représentent une économie de 25 % sur la masse salariale (-1 %) ;
- 56 % des employés se trouvent au maximum de leur classe (0 %).[114]

Dans sa formule, la FCEI utilise une pondération de 80 % dans la détermination de la progression salariale (40 % X 80 % X 5 % = 3,2 %), en prétendant que les employés en progression salariale ont un salaire moyen correspondant à 80 % du salaire de ceux qui prendront leurs retraites[115]. Or, cette variable n'a pas à intervenir dans la formule puisque le 5 % correspond déjà à un taux pondéré en fonction des différents niveaux salariaux propres à chacun des employés en progression.

En réponse à la question 7.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie[116], le Transporteur justifie ses besoins pour l'année 2015. Il fait valoir que le modèle de gestion des actifs dicte des activités de maintenance supplémentaires et requiert entre autres l'embauche de 130 employés du syndicat des métiers d'ici le début des travaux en 2015. Le Transporteur souligne également l'initiative présentement en cours d'une embauche regroupée ponctuelle négociée, au niveau provincial, avec le syndicat, pour le comblement des postes. Comme le mentionne M. Louis Veci en audience :

> *« (…) le Transporteur confirme qu'il est dans une meilleure posture que jamais pour réaliser ses engagements et sa prévision à l'égard des salaires. En faisant le calcul simpliste d'ajouter les cent trente (130) employés aux trois mille deux cent quatre-vingt-six (3286) effectifs en poste aujourd'hui, le Transporteur se retrouverait avec trois mille quatre cent seize (3416) effectifs prêts à travailler en début deux mille quinze (2015) alors que le dossier fait état d'une demande de trois mille deux cent soixante- dix-huit (3278) ETC, soit cent trente-huit (138) de moins que les employés disponibles au travail[117]. »*

Il a également présenté l'ensemble des efforts consentis pour contrôler la croissance de sa masse salariale (réponse à la question 8.3).

[113] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 118.
[114] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 200 à 202.
[115] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 119.
[116] Pièce HQT-13, Document 1, pages 14-15.
[117] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, page 188.

De plus, comme mentionné à la pièce HQT-6, Document 2, à la section 4.1.1 ainsi qu'en réponse à la question 9.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie[118], le Transporteur a exceptionnellement introduit un facteur d'ajustement pour tenir compte des retards liés à de nouveaux processus de dotation et à la stabilisation du processus de planification et à l'ordonnancement de la main d'œuvre.

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur est d'avis que les recommandations de réduction des coûts de masse salariale de l'AHQ-ARQ et de la FCEI devraient être rejetées.

6.1.3 Services externes

Position du Transporteur

Le Transporteur prévoit que les coûts associés aux services externes augmenteront de 8,8 M$ de 2013 à 2015 et que cette augmentation s'explique principalement par l'allocation de ressources nécessaires afin de se conformer notamment à de nouvelles normes ou activités, aux interventions ciblées et de réhabilitation et à la maîtrise de la végétation.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

L'AHQ-ARQ observe une hausse de 26 % dans les services externes entre 2013 et 2014 et évoque les écarts de prévisions des charges des services externes à compter de 2011[119]. L'intervenant recommande à la Régie de réduire les charges des services externes de 5 M$ pour l'année témoin 2015[120]. Le Transporteur rappelle que le dossier R-3823-2012 fait état de besoins de travaux en services externes supplémentaires, pour 2014 par rapport 2013 de 10,8 M$ concernant les besoins de maintenance, que ce soit associé à de nouvelles normes ou des activités, ou encore à des interventions ciblées de maintenance et en traitement de la végétation.

Pour l'année 2015, le Transporteur prévoit des coûts en services externes de 50,4 M$, soit 2 M$ de moins que l'année de base 2014. L'écart favorable de 9,7 M$ entre l'année autorisée 2013 et l'année historique s'explique de la façon suivante :

- Baisse des coûts de la protection des infrastructures critiques ;
- Défis de mise en œuvre à l'égard de la réhabilitation des systèmes de protection d'incendie des transformateurs en partie dus au contexte opérationnel qui prévalait ;

[118] Pièce HQT-13, Document 1, page 19.
[119] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 24.
[120] *Id.*

- Remplacement des transformateurs de courant IH et, à partir des pannes de l'été, révision des façons de faire des retraits sur le réseau principal.

En audience, M. Louis Veci ajoute :

> *« Mais ce n'est pas la seule raison pour laquelle cette activité-là est considérée comme un défi de mise en œuvre. Le Transporteur a fait face à de nouvelles activités ou d'interventions ciblées qui sont des nouvelles activités dans le modèle de gestion des actifs. Que ce soit pour la réhabilitation de service de protection d'incendie ou pour la traversée de cours d'eau que l'on avait prévu (1,7 M$), le Transporteur se devait de trouver les solutions techniques. Le Transporteur a réagi, à l'été 2013, voyant qu'il était impossible d'exécuter les travaux initialement prévus en services externes, en démarrant d'autres travaux de maintenance qui furent exécutés par Hydro-Québec Équipement et Services partagés. Le Transporteur a également utilisé, dans ses choix d'interventions, plus de pièces que ce qui était prévu. La consommation de pièces supplémentaires dans la rubrique « Stock, achat de biens, ressources financières, location et autres » n'est pas très apparente, car elle fut neutralisée par un écart favorable provenant de la facturation des organismes de réglementation.*[121]*»*

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur est d'avis que la demande de réduction des charges de services externes de l'AHQ-ARQ devrait être rejetée.

6.2 Autres charges (HQT-6, Document 3)

6.2.1 Évolution des autres charges

Position du Transporteur

Le Transporteur présente l'évolution des autres charges pour les années 2013 à 2015. Pour l'année 2015, les autres charges se chiffrent à 1 165 M$, dont 1 079 M$ en amortissement.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Amortissement

L'AHQ-ARQ produit un tableau qui compare les données historiques à celles des années témoin pour les immobilisations corporelles en exploitation.[122]. À partir de ces calculs, l'intervenant recommande à la Régie de réduire les immobilisations corporelles en exploitation de 14 M$ pour l'année témoin 2015.

Le Transporteur déduit cependant que l'intervenant ciblait plutôt la charge d'amortissement associée aux immobilisations corporelles. Selon le Transporteur, l'écart favorable de

[121] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 191 à 192.
[122] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 26.

12,8 M$, de la charge d'amortissement entre l'année de base et l'année témoin pour l'année 2014 est inférieur au montant d'écart spécifique identifié par l'intervenant (14 M$)[123].

Par ailleurs, le Transporteur tient à souligner que le calcul d'écart effectué par l'intervenant entre l'année témoin 2014 et l'année de base 2014 doit être ajusté afin de retirer l'amortissement de 2,8 M$ des projets non autorisés qui n'a pas été accordé dans le dossier R-3823-2012. Compte tenu de ceci, l'écart est réduit à 10 M$ entre ces deux référentiels, soit un montant inférieur à la réduction de 14 M$ proposée par l'intervenant. Le Transporteur rappelle que, prise dans son ensemble, la charge d'amortissement a été supérieure à celle prévue à trois reprises dans les cinq dernières années et qu'il s'avère réducteur de ne considérer que l'amortissement des immobilisations corporelles dans la comparaison.

Le Transporteur est constamment à la recherche d'améliorations dans l'établissement de ses prévisions, comme par exemple l'évaluation des retraits principalement réalisés au moment où les mises en service sont réalisées et l'intégration d'un facteur de glissement dans ses prévisions de mises en service.[124]

Frais corporatifs

L'AHQ-ARQ note que le Transporteur prévoit des frais corporatifs de 30,5 M$ pour l'année de base 2014, soit 1,1 M$ de plus que le montant autorisé par la Régie, et de 31,6 M$ pour l'année témoin 2015. L'intervenant recommande à la Régie d'autoriser, au titre des Frais corporatifs, un montant de 30,0 M$ pour l'année témoin 2015, soit la valeur de 29,4 M$ autorisée pour 2014 ajustée du taux d'inflation de 2,0 % pour 2015[125]. Le Transporteur mentionne qu'en enlevant le coût de retraite et autres avantages sociaux, le niveau des frais corporatifs pour l'année 2015, à partir du calcul du niveau des frais corporatifs 2013 inflationnés sur deux ans, serait supérieur de 700 k$ au niveau demandé par le Transporteur[126].

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur prie la Régie de rejeter les recommandations de coupures de l'AHQ-ARQ au niveau de l'amortissement et des frais corporatifs.

[123] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 193 à 194.
[124] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 57 à 59.
[125] Mémoire de l'AHQ-ARQ, 31 octobre 2014, page 27.
[126] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 196 à 197.

6.2.2 Achats de services de transport – Contrat de location avec Rio Tinto Alcan (« RTA »)[127]

Le cadre juridique

Les termes « contrat de transport d'électricité » ainsi que « service de transport d'électricité » ne sont pas définis dans la *Loi sur la Régie de l'énergie*, RLRQ, c. R-6.01 (LRÉ).

> *85.15. Contrat. À la demande du transporteur d'électricité, tout transporteur auxiliaire est tenu de négocier avec lui les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité.*
>
> *Approbation*. Ce contrat est soumis à la Régie pour approbation.
>
> 85.17 […] *Établissement des coûts*. Dans l'établissement des coûts que le transporteur auxiliaire a droit de récupérer, la Régie tient compte du premier alinéa ou du quatrième alinéa de l'article 49 ou de ces deux dispositions.

Le premier alinéa de l'article 49 LRÉ réfère aux actifs requis pour l'exploitation des réseaux. Or, RTA n'exploite pas les actifs loués au Transporteur. En vertu du contrat de location, l'exploitant est le Transporteur.

Les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* approuvés par la Régie contiennent les définitions suivantes :

> 1.61 : Tarifs et conditions des services de transport : Le présent document, tel qu'approuvé par la Régie, qui précise les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur au Québec.
>
> 1.53 : Service de transport : Un service de transport fourni en vertu des Parties II, III et IV des présentes sur une base ferme ou non ferme.

Partie II – Service de transport de point à point : Il s'agit d'un service dont l'objet est la réception de puissance et d'énergie à un point de réception et le transfert de cette énergie à un point de livraison.

Partie III – Service de transport en réseau intégré : L'objet du service est de permettre au client d'intégrer, répartir économiquement et de contrôler ses ressources afin d'alimenter sa charge.

Partie IV – Service de transport pour l'alimentation de la charge locale : Préambule « Le Transporteur fournira un service de transport pour alimenter la charge locale du Distributeur conformément aux termes et conditions applicables prévus aux présentes. »

[127] Le Transporteur souligne le témoignage de M. Clermont à cet effet : Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 40 à 49.

Le Code civil du Québec (C.c.Q.) prévoit ce qui suit concernant l'objet d'un contrat :

> **1412.** L'objet du contrat est l'opération juridique envisagée par les parties au moment de sa conclusion, telle qu'elle ressort de l'ensemble des droits et obligations que le contrat fait naître.

Le C.c.Q. définit, au chapitre des contrats nommés, le louage :

> **1851**. Le louage, aussi appelé bail, est le contrat par lequel une personne, le locateur, s'engage envers une autres personne, le locataire, à lui procurer, moyennant un loyer, la jouissance d'un bien, meuble ou immeuble, pendant un certain temps.
>
> Le bail est à durée fixe ou indéterminée.

Le contrat de location de ligne entre le Transporteur et RTA

La Régie a déjà précisé dans la décision D-2008-019, que conformément à l'article 85.15 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, le nouveau contrat de service de transport d'électricité sera soumis à l'approbation de la Régie[128]. Dans cette décision, elle n'a toutefois pas spécifié que le contrat de location soit soumis pour approbation.

Dans le cadre du présent dossier, la Régie voudrait savoir pourquoi le contrat de location n'est pas soumis pour approbation à la Régie. En audience, en réponse en à une question de la Régie, M. Sylvain Clermont précise :

> « *Dans le cas d'une location de ligne, nous ne faisons pas affaire avec un transporteur auxiliaire, puisque la ligne, une fois qu'elle est louée, elle devient comme un peu la nôtre. Alors que dans le cas d'un service de transport, nous faisons affaire avec un transporteur auxiliaire.*[129]»

Ce sujet est conséquemment traité dans la présente section.

La lettre du 16 décembre 2008 contient la mention : *« Le Contrat permet à TransÉnergie d'utiliser ces circuits pour alimenter la charge locale d'Hydro-Québec Distribution au Saguenay »* et réfère à « l'usage des installations » de Rio Tinto Alcan (RTA).

Le *Contrat portant sur le droit d'usage de certaines installations d'Alcan pour le transit d'électricité* prévoit ce qui suit :

- Le Transporteur et RTA sont tous les deux engagés dans le transport d'électricité pour les fins de leurs activités respectives.

[128] Dossier R-3640-2007, décision D-2008-019, pages 58 et 59.
[129] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 48 à 49.

- RTA est disposée à mettre à la disposition du Transporteur des installations, détachées de son réseau, et que le Transporteur désire utiliser pour alimenter quelques-uns des clients d'Hydro-Québec Distribution au Saguenay.
- Le contrat définit les conditions du droit d'usage de ces installations par le Transporteur. De façon plus spécifique, le contrat définit les conditions par lesquelles RTA met à la disposition du Transporteur les installations pour son usage en vue de procéder au transit d'électricité et d'alimenter certaines charges d'Hydro-Québec Distribution.
- En plus des autres obligations énoncées par la loi et ailleurs dans le contrat, le Transporteur assumera les obligations suivantes :
    - Les dépenses nécessaires à l'échéance du terme ou suivant la résiliation du contrat pour remettre les installations dans l'état où elles étaient au moment de la signature du contrat, lorsque la détérioration ou des dommages ont été causés aux installations autrement que par leur usure normale, leur usage conformément aux pratiques usuelles des services d'électricité, le fait de RTA ou la force majeure.
    - Utiliser les installations selon les pratiques usuelles des services d'électricité.
- Le contrat est spécifique au droit d'usage des installations et constitue l'accord complet entre les parties à cet égard.

Conclusions du Transporteur

Le Contrat prévoit les obligations respectives des parties dont les éléments suivants :

- L'opération juridique envisagée et conclue par RTA et le Transporteur est un contrat de louage et non un contrat de service ;
- RTA met à la disposition du Transporteur certaines installations ;
- Le Transporteur a un droit d'usage de ces installations de RTA ;
- Le Transporteur, à la terminaison, doit remettre les installations dans l'état où elles étaient lors de la signature du contrat ;
- Le Transporteur doit utiliser les installations conformément aux pratiques usuelles des services d'électricité.

Le Contrat ne contient pas les éléments essentiels d'un contrat de service de transport d'électricité à savoir :

- Contrat conclu entre un transporteur et un client : RTA est propriétaire d'un actif dont il permet l'usage du Transporteur. RTA n'a pas la responsabilité de transporter l'électricité car elle incombe au Transporteur. Les actifs ne sont pas exploités par

RTA, mais bien par le Transporteur. On ne retrouve aucun client dans cette relation locataire-locateur.

- Contrat qui implique la réception/livraison d'électricité : Les actifs de RTA servent à l'acheminement de la puissance et de l'énergie mais la responsabilité de transporter cette électricité incombe au Transporteur qui bénéficie d'un droit d'usage des actifs. Un client du service de transport d'électricité ne bénéficie pas d'un droit d'usage du type de celui d'un louage mais plutôt d'un droit de passage pour une durée, une quantité et un prix déterminés.

Le contrat de location de lignes entre RTA et le Transporteur n'est pas un contrat de service de transport, car il ne rencontre pas les conditions essentielles d'un tel contrat. Avec égard, il n'est pas assujetti à l'approbation de la Régie.

7 Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1)

Position du Transporteur

La base de tarification au 31 décembre 2014 présente une croissance de 1 244,1 M$ (7,0 %) par rapport au solde de l'année historique 2013. L'augmentation des investissements liés à la croissance de la demande explique l'essentiel de cette évolution. Pour l'année témoin 2015, cette croissance est estimée à 36,7 M$ (0,2 %) par rapport au solde prévu au 31 décembre de l'année de base 2014.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

SÉ-AQLPA fait état des écarts de mises en exploitation de 2008 à 2013[130]. Il fait un lien entre ces écarts et l'objectif corporatif de dépôt de demandes d'investissement supérieures à 25 M$ à la Régie[131].

M. Louis Veci, en audience, précise certaines notions en regard des prévisions de mises en service :

> *« La prévision des mises en service est une notion très différente de celles d'investir les sommes autorisées. En effet, un projet s'étend généralement sur plusieurs années. (…) La complexité dans la projection de la mise en service ne réside généralement pas dans la capacité de réaliser les travaux avec ses ressources, mais bien de respecter les échéanciers, les coûts et la technologie afin que ceux-ci culminent à la date de mise en service prévue. Les raisons des écarts de mises en service sont liées à des changements de calendriers de réalisation, dus au contexte opérationnel limitatif ou dus à des événements fortuits ou à*

[130] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 33.
[131] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 36.

> *des défis d'ingénierie, des anomalies techniques, des réductions de coûts, dont, par exemple, les innovations terrain dont nous avons mentionnées*[132]*.»*

De plus, comme dans la demande précédente, le Transporteur a incorporé un facteur de glissement afin d'améliorer sa prévision de mises en service, comme en témoignent les niveaux d'acuité des prévisions présentés ci-dessous. Le facteur de glissement inclus dans la demande R-3823-2012 était de 295 M$. Dans le présent dossier, ce facteur de glissement est de 190 M$ pour un impact sur la moyenne des 13 soldes de la base de tarification de 72 M$[133].

Enfin, tel qu'il appert à la pièce HQT-7, Document 1[134], le Transporteur rappelle qu'il réalise près de 1,4 G$ de mises en service en moyenne par année sur l'horizon 2010 à 2014. Le taux de précision de ses projections, au niveau de la base de tarification, s'établit entre 97,5 % et 99,8 % sur l'horizon 2011 à 2014. De plus, le Transporteur poursuit les améliorations mises en place au cours des dernières années afin de s'assurer de l'acuité de ses prévisions de mises en service[135].

8 Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1)

Position du Transporteur

Le Transporteur a présenté sa méthode de planification du réseau de transport, l'évolution et l'utilisation de son réseau et de ses interconnexions avec les réseaux voisins, une prévision sur 10 ans des investissements en transport et des mises en service ainsi que l'impact tarifaire estimé pour les investissements projetés à l'horizon 2024.

Le Transporteur rappelle que, dans le cadre du présent dossier, la Régie n'entendait pas examiner les critères de conception[136]. En réponse à une question de la Régie[137], le Transporteur a indiqué être disposé à faire état d'éventuelles modifications apportées à ses critères de conception dans le cadre de ses demandes d'autorisation de projets d'investissement auprès de la Régie, lorsque ces modifications ont un impact sur les projets qui y sont discutés.

[132] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 216 à 218.
[133] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 57-59.
[134] Pièce HQT-7, Document 1, pages 15 et 16.
[135] Pièce HQT-7, Document 1, section 6.2.
[136] Dossier R 3903 2014, décision D 2014 162, paragraphe 30.
[137] Pièce HQT-13, Document 1.3, R20.1.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Investissements en maintien des actifs

SÉ-AQLPA indique, dans son mémoire, *« de façon générale, le Transporteur possède certes une bonne connaissance du risque associé à l'âge du réseau et montre une volonté globale d'y faire face*[138] *»*.

Toutefois, sur la base de son analyse des projections des investissements en maintien des actifs présentées par le Transporteur dans ses dossiers tarifaires successifs, l'intervenant s'inquiète d'un report des investissements en maintien des actifs dans le temps. Le Transporteur a fait valoir en audience qu'il n'en est nullement question. De fait, Mme Marie-Claude Roquet confirme :

> *« Mais, fondamentalement, la stratégie de pérennité du Transporteur ne change pas. On renouvelle nos infrastructures avec un plan de match qui va nous amener à graduellement augmenter nos investissements en pérennité, augmenter le volume d'équipements remplacés. On respecte ce plan de match-là. On ne reporte pas de projets et, évidemment, on met tout en place pour avoir la capacité de réalisation pour réaliser ces projets. »*

Quant aux variations dans les niveaux d'investissements projetés évoquées par l'intervenant, Mme Roquet a apporté les explications suivantes :

> *« Mais permettez-moi vraiment de vous rassurer. Par rapport à la stratégie de pérennité, la logique qui aligne le plan d'investissements est constante, elle est très claire. On essaie de tenir compte de l'information la plus spécifique, ne pas rester sur des informations statiques d'il y a plusieurs années. Évidemment, dans la mise en œuvre des projets il y a des ajustements. On est en coûts paramétriques lorsqu'ils sont encore à une étape d'ébauche. À un moment donné, on arrive avec une proposition d'affaires d'équipements, donc les prix se raffinent, se précisent. Alors ça, ça amène des ajustements fins, mais la tendance est là et le volume de remplacement qu'on exécute au réel clairement respecte notre plan de match, là. Alors ça c'est très très rassurant. Par rapport à ça, c'est du solide solide, malgré le fait que vous voyez des variations*[139]*. »*

Conséquemment, le Transporteur est d'avis que l'inquiétude de l'intervenant sur la constance de ses investissements en maintien des actifs sur un horizon de 10 ans est non fondée.

[138] Pièce SÉ-AQLPA-1 - Document 1, page 22.
[139] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 16-17.

Investissement en maintien et amélioration de la qualité

En l'absence de modification des critères de conception, SÉ-AQLPA s'étonne de la croissance des investissements ayant pour objectif le maintien et l'amélioration de la qualité. Il en conclut que le réseau se dégrade et que des investissements en maintien et amélioration de la qualité sont devenus nécessaires. Selon l'intervenant, le Transporteur donne une définition assez vague de cette catégorie d'investissement[140].

SÉ-AQLPA indique que *« le Transporteur, dans un souci de planification intégré, profite de l'occasion pour apporter certaines améliorations qui sont parfaitement justifiées et qui ont pour résultat d'accroître la fiabilité et la capacité du réseau[141] »*. À cet égard, le Transporteur souhaite rappeler que la planification intégrée se manifeste par la planification et la réalisation d'investissements qui atteignent plusieurs objectifs. Comme les investissements sont catégorisés en fonction de leurs objectifs, la planification intégrée peut mener à réaliser des projets appartenant à plus d'une catégorie. Toutefois, un projet appartenant à la seule catégorie maintien et amélioration de la qualité vise à atteindre les objectifs associés à cette catégorie, et non à des objectifs de maintien des actifs, de croissance des besoins de la clientèle et de respect des exigences. En effet, lorsqu'un projet est réalisé pour atteindre l'un ou l'autre de ces objectifs, il fait l'objet de la catégorisation qui y est associée et du traitement réglementaire approprié.

SÉ-AQLPA consacre une section de son mémoire à ce qu'il déclare être « *des cas d'amélioration utiles mais mal catégorisés*[142] ». Selon l'intervenant, ces cas consistent en des cas de croissance des besoins. Le Transporteur constate que l'intervenant reprend des thèses qu'il a déjà exposées dans le passé. L'une d'elles a été présentée par l'intervenant, au soutien de sa demande d'intervention, dans le dossier Chamouchouane, laquelle a été rejetée une première fois par la Régie, puis de nouveau lorsque l'intervenant a produit une demande amendée[143]. L'autre concerne le projet de mise à niveau du réseau principal, exposée dans le cadre de la participation de l'intervenant au dossier. Celle-ci n'avait pas non plus été retenue par la Régie, qui avait autorisé le projet, justifié en fonction de ses objectifs, et pour lequel elle avait d'ailleurs maintenu la catégorisation en maintien et amélioration de la qualité[144].

Le Transporteur ne partage pas l'opinion de l'intervenant quant au caractère « approximatif » de la catégorisation des investissements en maintien et amélioration de la qualité du service[145]. Les investissements en maintien et amélioration de la qualité ont pour

[140] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 25.
[141] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 28.
[142] Mémoire de SÉ-AQLPA, 31 octobre 2014, page 29.
[143] Dossier R-3887-2014, décision D-2014-118, paragraphe 47 et décision D-2014-137, paragraphe 37.
[144] Dossier R-3696-2009, décision D-2009-109, paragraphe 58.
[145] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 212-213.

objectif de maintenir ou de rehausser la qualité du service rendu par le Transporteur[146] face à des conditions changeantes dans le réseau de transport. Le Transporteur rappelle que la pièce HQT-9, Document 1 présente la description des investissements appartenant à cette catégorie. De plus, une description plus complète de celle-ci est présentée dans les demandes d'autorisation du budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M$, à la pièce HQT-2, Document 1. À cet égard, Mme Marie-Claude Roquet, lors de son témoignage a indiqué que :

> *« D'abord, on s'objecte sur l'affirmation de l'intervenant quant à l'aspect approximatif de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité de service ». Les définitions des catégories d'investissements ont été établies en deux mille six (2006) avec la Régie de l'énergie et sont décrites succinctement à la pièce HQT-9, Document 1 d'une cause tarifaire, sont décrites avec plus de détails à la pièce HQT-1, Document 2, des demandes d'autorisation des investissements de moins de vingt-cinq millions (25 M$).De plus, on rappelle que ce sont les objectifs des projets qui déterminent les catégorisations des projets et que, pour tous les projets de plus de vingt-cinq millions (25 M$),incluant ceux qui sont en catégorie « Amélioration et maintien de la qualité », ils font l'objet d'une justification étoffée qui est traitée en dossier individuel auprès de la Régie. Quant aux projets de moins de vingt-cinq millions (25 M$), dont ceux aussi qui ont des investissements dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité », leurs investissements annuels sont justifiés dans un dossier qui doit présenter le découpage des projets en fonction d'éléments qui ont déclenché ces investissements-là. Il y a six éléments déclencheurs dans cette preuve-là. On doit également fournir l'amélioration visée par l'ensemble des projets, les indicateurs de performance qui vont être affectés par ces différents projets.[147] »*

Le Transporteur considère que les critères de classification des investissements appartenant à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité sont bien définis et demande à la Régie de ne pas retenir la recommandation de l'intervenant à cet égard.

Impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2024

L'ACEFO consacre une section de son mémoire à l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2024[148]. Tout d'abord, en ce qui a trait à l'évolution prévisible du tarif, le Transporteur rappelle que le tableau 13 présente l'impact tarifaire estimé des investissements projetés sur une période de 10 ans, en supposant tous les autres paramètres constants. Le tableau 13 représente donc les mouvements ponctuels du tarif d'année en année, en fonction des informations disponibles sur les mises en service (« MES ») projetées et les besoins de transport prévus au moment du dépôt de la demande. Ces mouvements sont calculés à la marge, à partir du tarif actuellement en vigueur.

[146] Pièce HQT-9, Document 1, page 21, section 2.1.
[147] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 212-213.
[148] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, section 4.

L'impact tarifaire des investissements présenté au tableau 13 ne constitue pas une prévision du tarif :

- Les MES sont projetées sur la base de la planification annuelle, qui est appelée à évoluer à chaque demande tarifaire ;
- Les besoins de transport des clients, utilisés dans le cadre de ce calcul, sont revus annuellement ;
- Les contributions du Distributeur, notamment pour la croissance de charge, ne sont pas estimées sur un horizon supérieur à trois ans ;
- Le calcul fait abstraction des autres paramètres utilisés pour la détermination des tarifs[149] et recourt au coût moyen pondéré du capital prospectif plutôt qu'au coût moyen pondéré du capital.

Les constats de l'intervenant à l'égard de l'évolution du tarif pour les années 2015, 2020 et 2024 doivent être appréciés à la lumière de ce qui précède.

En ce qui a trait plus particulièrement à l'année 2015, pour laquelle l'intervenant croit déceler une contradiction, constatant un écart entre le tarif demandé pour l'année 2015 et le tarif annuel présenté dans le cadre de l'estimation de l'impact tarifaire des investissements, le Transporteur fait valoir que cet écart illustre précisément les éléments exposés ci-dessus. Ceci a été exprimé par Mme Stéphanie Caron en audience :

> *« (…) le premier chiffre que vous avez évoqué pour l'année deux mille quinze (2015), le tarif annuel qui est demandé pour l'année deux mille quinze (2015), le chiffre de soixante-quatorze et quatre-vingt-deux (74,82), c'est le tarif qui vise à récupérer les revenus requis pour... projetés pour l'année témoin deux mille quinze (2015). Alors, il tient compte de tous les éléments de notre demande, du coût moyen pondéré du capital, et caetera, tout ce qui est compris dans notre demande. Quant au deuxième chiffre que vous évoquez, il fait partie du tableau d'évaluation de l'impact tarifaire des investissements qui, lui, vise à mesurer à la marge l'impact des investissements projetés sur le tarif existant. Il ne tient pas compte de tous les éléments qui constituent le tarif et comme autre différence, il est calculé à partir du coût moyen pondéré du capital projeté.[150]»*

Investissement ne générant pas de revenus additionnels

Dans son mémoire, l'ACEFO conclut que le maintien du tarif annuel implique que la valeur des investissements ne générant pas de revenus additionnels ne doit pas être supérieure à la valeur annuelle de l'amortissement[151]. Le Transporteur fait valoir que le niveau

[149] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 33.
[150] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, pages 32-33.
[151] Mémoire de l'ACEFO, 31 octobre 2014, page 22.

d'investissements à réaliser dans l'une ou l'autre des catégories d'investissements ne générant pas de revenus ne saurait être établi à partir de celui de l'amortissement.

Pour ce qui concerne les investissements en maintien des actifs, ceux-ci sont déterminés par l'application de la stratégie de pérennité. Cette stratégie vise à assurer une progression contrôlée du risque, à l'intérieur d'un niveau acceptable, tout en lissant la réalisation des investissements dans le temps. De plus, le Transporteur fait valoir que l'évolution de cette stratégie vers le modèle de gestion des actifs reflète également la volonté du Transporteur de maintenir un équilibre entre la performance des équipements, le niveau de risque acceptable de défaillance et les coûts.

En ce qui a trait aux investissements en maintien et amélioration de la qualité de service, ceux-ci sont effectués de façon à assurer le respect des critères de conception dans le but de maintenir ou de rehausser la qualité du service rendu par le Transporteur. Ces investissements sont notamment réalisés dans une perspective de maintien de la fiabilité du réseau, et non pas, de nouveau, à partir d'une cible financière. Il en est de même pour les investissements en respect des exigences qui visent à satisfaire des exigences internes ou externes spécifiques.

Le Transporteur souligne que tous les investissements, dont les investissements ne générant pas de revenus additionnels, sont soumis pour autorisation par la Régie conformément à l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie et au Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, que ce soit par voie de budgets annuels ou de demandes individuelles.

La justification de chaque demande d'investissement, notamment en regard de ses objectifs et de l'impact sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, est effectuée conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire.

Aux fins de l'application de ces exigences, il ne s'agit pas de fixer en bloc à l'avance et ce, pour l'ensemble des demandes, les investissements nécessaires au maintien des actifs, au maintien et à l'amélioration de la qualité du service et au respect des exigences en fonction de la valeur annuelle de l'amortissement. Comme ces investissements sont nécessaires, toute limite pouvant contraindre leur réalisation en temps opportun aurait éventuellement pour conséquence un report et ce, dans un contexte de pérennité et de gestion du risque des actifs d'un réseau vieillissant et fortement sollicité. D'ailleurs, dans un tel cas, la conclusion de l'ACEFO s'éloigne de la position de SÉ-AQLPA qui mentionne que le report des investissements en maintien des actifs dans le futur peut être un objet d'inquiétude.

De plus, le délai entre le dépôt d'une demande à la Régie et les mises en service respectives peut représenter quelques années. En termes pratiques, l'imposition d'une limite annuelle sur l'ensemble des investissements ne générant pas de revenus serait inopérable au niveau de chaque demande et chaque projet.

En outre, au-delà des considérations relatives à la détermination du niveau d'investissements de chacune de ces catégories et à leur autorisation, le recours au niveau d'amortissement pour « plafonner » ce type d'investissements, et particulièrement les investissements en pérennité, s'avère également inadéquat, pour la raison évoquée par M. Louis Veci :

> *« La charge d'amortissement - et c'est bien important de le comprendre - reflète l'investissement d'un actif, en postes, en dollars d'il y a quarante (40) ans. On est en pleine période de remplacement de nos actifs de postes qui vont coûter quatre (4) à cinq (5) fois leur prix à l'origine. L'intervenant suggère donc qu'on devrait moduler la pérennité en fonction de l'amortissement non inflationné d'il y a quarante (40) ans. Si c'est le cas, on ne pourrait remplacer qu'une faible partie de notre parc d'actifs et on ne pourrait plus desservir l'ensemble de notre clientèle au bout d'un certain temps.* [152] *»*

Par ailleurs, bien que l'effet de l'amortissement ne permette pas de compenser en totalité l'impact des mises en service ne générant pas de revenus à chaque année, il permet d'amoindrir considérablement leurs impacts. Sur un horizon de 10 ans, l'impact combiné de l'effet de l'amortissement et des mises en service ne générant pas de revenus sur le tarif annuel est minime (0,4 % en moyenne par année).

Conséquemment, le Transporteur est d'avis qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la conclusion de l'ACEFO relative au fait que le maintien du tarif annuel au niveau actuel implique que la valeur des investissements ne générant pas de revenus additionnels ne doit pas être supérieure à la valeur annuelle de l'amortissement.

À un autre niveau, SÉ-AQLPA a suggéré en audience la création d'une *« provision pour les ajouts à venir d'actifs qui seraient mis en service de manière à pouvoir équilibrer entre les années l'impact tarifaire des différents ajouts*[153] *»* pour un motif qu'il considère être « d'équité intergénérationnelle ». D'une part, le Transporteur réitère qu'il planifie ses investissements en pérennité de façon à les lisser dans le temps comme mentionné par Mme Marie-Claude Roquet en audience :

> *« le scénario qui a été retenu et proposé puis qu'on appelle maintenant la stratégie de pérennité, là, dans le fond c'est un scénario parmi plusieurs, c'est un scénario complètement lissé qui, dans le fond, va nous permettre à la longue, puis il faut comprendre qu'il ne rebaissera pas, là. Là, ce qu'on essaie de faire, c'est de remplacer graduellement, d'une façon soutenue à un point tel qu'à un moment donné, notre parc d'actifs va avoir à peu près un âge moyen qu'on maintiendra ensuite, là. Quand on aura absorbé ou renouvelé les infrastructures des années soixante (60), soixante-dix (70), on va se doter d'un rythme de croisière pour renouveler d'une façon soutenue les infrastructures. Donc, c'est déjà un plan de*

[152] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 152.
[153] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, page 22.

> *match lissé dans ce sens-là. Il est vrai qu'il va y avoir des projets d'exception, de grosse envergure. Là, vous voyez une bosse d'investissements. Par ailleurs, on sait qu'il y a d'autres phénomènes qui viennent jouer sur les impacts tarifaires. S'il y a de la croissance en même temps, l'amortissement augmente, donc la capacité d'absorber l'impact d'un investissement ou une mise en service qui ne génère pas de nouveaux revenus est modérée, et caetera. »* [154]

D'autre part, au chapitre de l'équité intergénérationnelle, M. Louis Veci fait valoir le point suivant dans son témoignage :

> *« Écoutez, pourquoi ne pas provisionner et réclamer un tarif supplémentaire aux clients d'aujourd'hui pour un remplacement d'actifs que je vais faire plus tard alors que j'en ai déjà un sur le réseau sur lequel qui est dans la base de tarification, qui rapporte un rendement et qui coûte déjà à la clientèle un certain montant? » Je pense que ça serait de doubler ce que le client d'aujourd'hui paierait.*[155] *»*

Tenant compte de ce qui précède, le Transporteur demande à la Régie de ne pas donner suite à la conclusion de l'ACEFO selon laquelle le maintien du tarif annuel au niveau actuel implique que la valeur des investissements ne générant pas de revenus additionnels ne doit pas être supérieure à la valeur annuelle de l'amortissement. Le Transporteur demande également à la Régie de rejeter la proposition de SÉ-AQLPA d'introduire une provision pour les ajouts en maintien des actifs à venir.

Échanges en livraison

Le Transporteur souligne que les échanges en livraison sur une base annuelle sont présentés à la pièce HQT-9, Document 1 depuis plusieurs années, en commençant avec les données de l'année 2005 dans le dossier R-3640-2007. Ceci fait suite aux indications de la Régie de fournir un sommaire de l'évolution de l'utilisation de chacune des interconnexions, dans le cadre du Guide de dépôt pour le Transporteur.

Quant à la demande de l'AQCIE-CIFQ de publication des transits aux interconnexions d'abord sur une base mensuelle puis horaire[156], le Transporteur souligne que le transit aux interconnexions, étant affiché sur son site OASIS, permet l'accès à une information uniforme et suffisante pour l'ensemble de sa clientèle.

[154] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 23-24.
[155] Notes sténographiques, volume 3 du 26 novembre 2014, pages 25-26.
[156] HQT-13, Document 4, réponse 9.1 et commentaires et recommandations de l'AQCIE-CIFQ, pages 5 et 7.

9 Commercialisation (HQT-10, Document 1)

9.1 Commercialisation des services de transport

Position du Transporteur

Dans la pièce HQT-10, Document 1 le Transporteur a présenté ses activités de commercialisation. Il mentionne que le projet-pilote sur la vente de réserves 10 minutes à l'Ontario par l'interconnexion ON sera complété avant la fin de l'année.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des intervenants dans leur preuve sur la vente des réserves 10 minutes à l'Ontario par l'interconnexion ON.

Le Transporteur mentionne en audience, en réponse aux questions d'EBM, que le projet-pilote va passer en mode commercial dans les prochaines semaines pour un total de 100 MW[157]. De plus, divers projets-pilotes avec d'autres réseaux voisins sont en négociations afin d'offrir un service similaire. Comme mentionné par M. Sylvain Clermont en audience, ces projets-pilotes permettent de :

> *« (…) s'assurer que que nos systèmes voient la transaction de la bonne façon, que l'étiquette soit libellée de la bonne façon pour que nos deux systèmes la voient, qu'elle soit réduite selon les bonne priorités. Bref, il y a un certain nombre de technicalités qu'il vaut mieux régler en problème... qu'il vaut mieux régler en projet pilote qu'en service commercial régulier[158]. »*

9.2 Processus de planification et d'échanges sur la planification du réseau de transport – Appendice K des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec

Position du Transporteur

En 2014, le Transporteur a tenu 2 rencontres les 11 avril et 10 octobre avec sa clientèle et les intéressés. Pour faire suite à la décision D-2014-162 de la Régie, il a déposé le rapport sur ces rencontres dans le cadre du présent dossier[159].

[157] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 216.
[158] Notes sténographiques, volume 2 du 25 novembre 2014, page 225.
[159] Pièce HQT-10, Document 1.1.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Dans ses commentaires, l'AQCIE-CIFQ semble vouloir importer le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport dans le dossier de la demande tarifaire[160]. Le Transporteur est d'avis que ce processus doit demeurer assujetti au suivi administratif distinct prévu par la Régie dans sa décision D-2012-010 afin d'éviter tout doublement des activités ou d'ajouter, aux nombreux sujets couverts dans les dossiers tarifaires, des éléments qui ne sont pas utiles pour déterminer les revenus requis ou mettre à jour les tarifs qui en découlent.

Sans présumer d'un lien assez étroit entre la nature de l'intérêt de l'AQCIE-CIFQ et ses commentaires, ceux-ci doivent être écartés parce qu'ils dépassent le cadre du présent dossier[161] pour les motifs décrits ci-dessous.

- L'amélioration recommandée du partage d'information concernant la tenue des rencontres tenues aux termes de l'appendice K des *Tarifs et conditions* n'est pas utile. Un avis de la tenue de ces rencontres qui serait spécifiquement destiné aux intervenants réguliers des dossiers tarifaires n'est pas opportun. En premier lieu, ces avis sont affichés sur le site OASIS du Transporteur, auquel tous peuvent accéder. Ensuite, un traitement particulier des intervenants réguliers aux dossiers tarifaires est incompatible avec la décision D-2010-012, qui prévoit que le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport vise prioritairement les clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés limitrophes. Le suivi administratif des rencontres auprès de la Régie fait également l'objet de diffusion. Ce suivi, auquel se greffent les présentations offertes lors des rencontres le cas échéant, est d'une part affiché sur le site Web de la Régie et d'autre part affiché sur le site OASIS du Transporteur. Ce dernier estime par conséquent que la diffusion d'information concernant la tenue de ces rencontres est adéquate et suffisante.
- En ce qui a trait au remboursement des frais afférents à ces rencontres pour les intervenants reconnus aux dossiers tarifaires, il y a lieu de rappeler que la Régie a déjà décidé, dans les décisions D-2010-010 [paragraphe 321] et D-2012-069 [paragraphe 19], qu'il n'y aurait aucun remboursement de tels frais. En conséquence, cette recommandation est sans fondement.

[160] Commentaires et recommandations de l'AQCIE-CIFQ, 31 octobre 2014, pages 4-5.
[161] Dossier R 3903 2014, décision D-2014-162, paragraphe 38.

10 Répartition des coûts (HQT-11, Documents 1)

Position du Transporteur

Le Transporteur effectue la répartition du coût de service conformément aux décisions antérieures de la Régie, notamment les décisions D-2006-66 et D-2009-015.

Dans la plus récente demande tarifaire 2013 et 2014 du Transporteur, la Régie a reconnu que la méthode appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût du service est conforme à la méthode définie dans ses décisions antérieures[162].

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Bien que l'AQCIE-CIFQ admette avoir pris acte de la décision procédurale D-2014-162 de la Régie qui circonscrit l'examen de la répartition des coûts à celui des données et au respect de la méthodologie retenue à ce jour[163], il formule des commentaires visant à modifier cette méthodologie pour les interconnexions.[164]

La Régie a adopté la méthode de répartition du coût du service dans la décision D-2006-66 et a revu celle-ci ou demandé des suivis dans ses décisions subséquentes. Les résultats à cet égard sont déposés dans chaque demande tarifaire selon les plus récents paramètres selon la méthode retenue par la Régie et ce, depuis plusieurs années.

Dans le présent dossier, le Transporteur applique intégralement la méthode approuvée par la Régie dans ses deux dernières décisions. Dans ce contexte, rien ne justifie l'application des conclusions de l'AQCIE-CIFQ.

En ce qui a trait à l'objectif émis par l'AQCIE-CIFQ dans ses commentaires, de s'assurer que ses membres paient le juste tarif pour le service de transport requis, tout en s'assurant qu'il soit fiable et de qualité, le Transporteur apporte les précisions suivantes en lien avec l'établissement des tarifs de transport et la répartition du coût du service du Transporteur.

Le Transporteur souligne que lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité, la Régie doit notamment s'assurer, conformément l'article 49 de la Loi sur la Régie de l'énergie, que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables.

Les tarifs de transport ont été fixés au cours des dernières années, et le seront dans le présent dossier, selon ces exigences et conformément aux décisions de la Régie. De plus, en vertu de ses pouvoirs législatifs, la Régie a également déterminé la méthode de

[162] *Id.*
[163] D-2014-162, paragraphes 51 et 84.
[164] Commentaires et recommandations de l'AQCIE-CIFQ, 31 octobre 2014, pages 6-7.

répartition du coût du service applicable au Transporteur. La répartition du coût du service est présentée selon cette méthode dans les demandes tarifaires du Transporteur. Ainsi, autant la méthode d'établissement des tarifs de transport que la méthode de répartition du coût du service sont conformes à celles retenues par la Régie. Par conséquent, le Transporteur prie la Régie de ne pas donner suite aux commentaires de l'AQCIE-CIFQ.

11 Tarification des services de transport (HQT-12, Document 1)

11.1 Tarification

Position du Transporteur

Le Transporteur demande l'approbation pour l'année 2015, selon sa preuve :

- des tarifs des services de transport de point à point à long terme et à court terme ainsi que des revenus requis du service de transport pour l'alimentation de la charge locale ;
- des tarifs des services complémentaires, du taux de pertes et du cavalier.

Les tarifs pour l'année 2015 permettent au Transporteur de percevoir les revenus requis afin de continuer à offrir les services de transport d'électricité à la clientèle.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des intervenants sur les tarifs proposés pour les services de transport.

11.2 Application des *Tarifs et conditions*

Position du Transporteur

Tel qu'il appert de la demande et de la preuve au dossier, le Transporteur demande l'application des *Tarifs et conditions* comme suit :

- Que les tarifs proposés des services de transport d'électricité, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, soient applicables à compter du 1er janvier 2015 et que le cavalier soit applicable jusqu'au 31 décembre 2015.
- Que l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport ainsi que les contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur, soient applicables à compter de la décision finale de la Régie pour l'année 2015.

- Que les autres modifications au texte des *Tarifs et conditions* soient applicables à compter de la décision finale de la Régie pour l'année 2015.

Le Transporteur rappelle que dans la décision D-2011-039, la Régie a accepté d'adopter des tarifs provisoires établis sur la base des tarifs proposés pour l'année témoin, tels qu'ils seront ajustés, après la clôture de l'audience, à la suite de la mise à jour des paramètres du coût moyen pondéré du capital.

Suivant cette décision, le Transporteur déposera sous peu à la Régie une demande interlocutoire afin qu'elle ordonne que les tarifs proposés des services de transport pour l'année 2015, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, soient déclarés provisoires à compter du 1er janvier 2015.

Positions des intervenants et réponses du Transporteur

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des intervenants sur l'application des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

12 Avis du Transporteur sur la possibilité d'une séance d'information dès après la publication de l'avis public de la demande tarifaire 2016

La Régie, lors de l'audience du 24 novembre 2014, s'exprime comme suit à l'égard du sujet de la présente rubrique :

> *« Comme vous le savez, la Régie est en continuelle réflexion sur des pistes permettant l'amélioration de l'étude des dossiers devant elle. En ce sens, la Régie souhaiterait avoir l'opinion des participants s'il est opportun d'instituer, après le dépôt du dossier tarifaire, une séance d'information du dossier par le Transporteur et ce, avant le début des demandes d'intervention. L'objectif est de permettre aux personnes intéressées d'avoir une connaissance plus rapide du dossier afin de décider s'il leur est opportun ou non de déposer une demande d'intervention et, si c'est le cas, de mieux cibler les enjeux du dossier.*
>
> *Cette séance d'information serait convoquée par la première décision procédurale, et des frais de participation y seraient associés. Nous vous demanderions d'inclure vos commentaires sur ce sujet à votre plaidoirie.*
>
> *[…] la Régie de rendre sa décision d'ici le trente et un (31) décembre prochain. Elle invite donc le Transporteur, s'il le désire, à déposer une demande à la Régie afin qu'elle déclare provisoire à compter du premier (1er) janvier deux mille quinze (2015) les tarifs proposés pour l'année témoin deux mille quinze (2015) en temps opportun. Enfin, la Régie précise qu'elle aborde la présente audience en n'ayant pas eu le bénéfice*

> *des réponses du Transporteur à la DDR de la Régie dans le dossier du rapport annuel deux mille treize (2013).»* [165] *(Nos soulignés)*

Le Transporteur, avec égard et bien qu'il appuie l'objectif d'amélioration de l'étude des dossiers préconisés par la Régie[166], soutient que cette étape supplémentaire dans le dossier tarifaire à venir n'aura pas pour résultat de conférer une connaissance plus rapide ou plus fine aux intéressés en amont du processus de la demande d'intervention. Les éléments qui appuient la position du Transporteur sont les suivants.

Tout d'abord, il faut envisager le cycle tarifaire du Transporteur sur une base annuelle qui se déroule en parallèle de tous les autres dossiers réglementaires du Transporteur auprès de la Régie. Ces dossiers sont tous supervisés et préparés par les équipes du Transporteur, y incluant les affiliés, pour les sujets les concernant, avec un même objectif d'offrir à la Régie des dossiers probants et étoffés.

L'année tarifaire débute en janvier de chaque année par la décision de la Régie qui rend des tarifs provisoires. Généralement au premier trimestre, suit, la décision tarifaire où des tarifs finaux sont établis par la Régie.

Pendant les mois de mars, avril et mai plusieurs travaux et dossiers progressent en parallèle, dont la préparation du *Rapport annuel du Transporteur* qui, comme la Régie le mentionnait, est utile pour les fins de son appréciation du dossier tarifaire qui sera déposé dans l'année courante. Cette période constitue une période de consultation privilégiée pour les équipes du Transporteur dans la préparation du dossier tarifaire qui sera produit au mois d'août de cette même année.

En juin, le Transporteur présente au Conseil d'administration d'Hydro-Québec ses recommandations pour la présentation du dossier tarifaire ainsi que du budget annuel des investissements pour les projets d'une valeur inférieure ou égale à 25 M$ qui seront déposés en août à la Régie. Par résolution, le Conseil d'administration fixe les composantes et les paramètres des dossiers précités du Transporteur.

En juillet, les équipes du Transporteur s'affairent à la rédaction finale de la preuve documentaire ainsi que des éléments de support qui seront ultimement déposés au début du mois d'août à la Régie.

Dans le présent dossier, le 6 août 2014, la Régie par sa décision D-2014-132, a débuté l'audience par la diffusion de l'avis public qui marque le point de départ du dossier tarifaire de la présente année. Dans cette décision, il était mentionné que toute personne désirant participer à l'audience publique devait être reconnue comme intervenant au dossier et que

[165] Notes sténographiques, volume 1 du 24 novembre 2014, pages 6 et 7

[166] À cet effet le Transporteur souligne l'excellente initiative mise en place par la Régie soit celle de la transmission des demandes de renseignements de la Régie en amont de celles des intervenants.

cette demande d'intervention devait être transmise à la Régie et au Transporteur au plus tard, le 21 août 2014, soit deux (2) semaines plus tard.

Le 19 septembre 2014, la Régie émettait sa décision D-2014-162 par laquelle elle déterminait les enjeux, le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation, ainsi que la demande de confidentialité présentée par le Transporteur. Cette décision fixait également le calendrier anticipé pour le déroulement du dossier, lequel prévoit de façon générale les grandes plages temporelles suivantes :

- Le mois d'octobre est consacré à la présentation de demandes de renseignements ainsi qu'à la production de réponses du Transporteur. En moyenne, le Transporteur reçoit plus de 550 questions. Au présent dossier, en raison notamment des balises claires de la Régie en ce qui a trait aux sujets et à l'encadrement des participations, ce nombre fut réduit à 300 environ ;
- Le mois de novembre est employé pour la préparation de la preuve des intervenants reconnus, des demandes de renseignements qui leurs sont adressées à l'égard de ces preuves, ainsi que la tenue de l'audience à la fin du mois de novembre ;

Les travaux du Transporteur pour ce dossier se terminent en décembre, mois au cours duquel la Régie rendra sa décision à l'égard des tarifs provisoires de l'année.

La mise en place d'une séance d'information au mois d'août avant le dépôt des demandes d'intervention omet de prendre en considération le cycle tarifaire et réglementaire annuel du Transporteur précité. Ainsi, le mois d'août constitue la période privilégiée pour les vacances des équipes du Transporteur qui ont participé à la préparation des informations documentaires et autres qui sont contenues au dossier qui est déposé à la Régie. La disponibilité des équipes du Transporteur pour la tenue d'une séance d'information en août est très faible. Dans une telle circonstance, une séance d'information à caractère général ne générerait pas d'information particulière ou précise qui puisse être tangible, avec égards, aux participants réguliers et expérimentés aux activités de la Régie. Ainsi les organismes qui font des représentations devant la Régie dans de nombreux dossiers, le font depuis de nombreuses années et connaissent les dossiers antérieurs du Transporteur, connaissent les enjeux que la Régie a antérieurement identifiés et sont en mesure de suivre l'évolution de la réglementation. Avec égard, une séance d'information générale ne sera que de peu d'utilité pour les participants réguliers que la Régie à l'habitude de reconnaître dans le cadre de ces audiences tarifaires.

Une séance d'information nécessiterait des préparations importantes de la part des représentants du Transporteur, ce qui amènerait une certaine forme de dédoublement par apport à l'audience qui aura lieu quelques semaines plus tard. Avec égard, il ne s'agit donc

pas d'une mesure qui puisse contribuer de façon positive à l'allégement des processus, ni à permettre une connaissance plus rapide ou plus fine des intervenants éventuels.

Le Transporteur s'interroge sur la conformité d'une séance d'information qui serait convoquée en amont du processus d'adjudication des demandes d'intervention. Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* définit une séance de travail comme incluant la notion de séance d'information. Ce règlement définit donc une séance d'information comme une rencontre ou une communication avec les participants aux fins de l'étude d'une demande. Le règlement définit un participant comme étant le demandeur et un intervenant. Dans ces circonstances, la tenue d'une séance d'information en amont de la décision qui accueille les demandes d'interventions d'intéressés n'apparaît pas conforme au règlement précité.

Le Transporteur est toujours à la recherche de mesures d'efficience qui soient en mesure de contribuer positivement à l'allégement du processus réglementaire. Le présent dossier constitue à cet égard, une source de référence importante. Ainsi, les décisions procédurales et autres encadrements de la Régie dans le présent dossier, en raison notamment de leur précisions et clartés, ont permis une participation ciblée de tous les intervenants. Cette participation ciblée a résulté dans un nombre de demandes de renseignements soumises au Transporteur largement inférieur à la moyenne des années antérieures.

La gestion de l'audience constitue également une source d'efficience importante qui a été concrétisée par la Régie dans le présent dossier. La preuve en est que cette audience a pu, à l'intérieur d'un délai de trois jours en sus de la période d'argumentation des parties et de réplique du Transporteur, permettre à ce dernier de présenter sa preuve complète, de présenter oralement sa position à l'égard des mémoires offerts par les intervenants, ainsi que de répondre aux questions des intervenants, de la Régie et de la formation. Pour le Transporteur, il apparaît évident que des mesures de gestion efficiente du processus d'audience de la Régie contribuent positivement au résultat obtenu dans le cadre de la présente audience.

Afin d'alimenter la discussion et toujours dans une perspective d'une meilleure compréhension de son dossier produit à la Régie, le Transporteur envisage de mettre en place et de bonifier la section *Faits saillants*, apparaissant à sa preuve documentaire. Cette section contiendrait une identification plus précise des éléments importants et nouveaux du dossier tarifaire du Transporteur. Cette section bonifiée pourrait être associée à la description des suivis des décisions antérieures de la Régie afin de permettre une meilleure « navigation » dans la preuve documentaire produite par le Transporteur contribuant ainsi à l'objectif recherché par la Régie.

Avec respect, le Transporteur ne croit pas que la séance d'information envisagée par la Régie puisse bénéficier aux intéressés et au processus, tel qu'il existe actuellement. Il est d'avis que cette séance n'aurait pas d'impact positif tangible sur la qualité des échanges à

venir et constituerait une étape de plus dans le dossier sans bénéfice concret pour les intéressés. Il est clair cependant qu'une telle séance aurait pour effet d'amplifier les travaux requis de la part du Transporteur.

Pour tous ces motifs, le Transporteur demande à la Régie de ne pas mettre en place une telle initiative, soit une séance d'information en amont de la décision de la Régie à l'égard des demandes d'intervention et ce, dans le dossier tarifaire de l'année 2016.

13 Conclusion

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. Il est d'avis que ses propositions sont raisonnables et qu'elles méritent d'être retenues.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente demande pour l'année 2015 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée sur les éléments spécifiés dans sa requête.

Le tout soumis respectueusement.