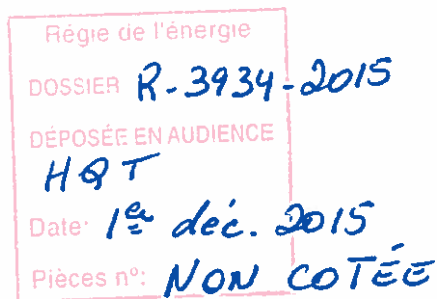


CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO: R-3934-2015



HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

[Articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 16 *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q., chapitre R-6.01)]

PLAIDOIRIE DU TRANSPORTEUR

Table des matières

1	Introduction	3
2	Contexte et faits saillants (HQT-1, Documents 1 et 2).....	4
3	Effizienz et performance (HQT-3, Document 1)	6
	3.1 Modèle de gestion des actifs	6
	3.2 Mesure de l'effizienz	13
4	Conventions, méthodes et pratiques comptables (HQT-4, Document 2)	17
5	Revenus requis (HQT-5, Document 1)	17
6	Dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6, Document 1).....	18
	6.1 Charges nettes d'exploitation (« CNE ») (HQT-6, Document 2)	18
	6.2 Autres charges (HQT-6, Document 3).....	21
7	Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1).....	22
8	Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1).....	25
9	Commercialisation (HQT-10, Document 1).....	25
10	Conclusion.....	28

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 2016 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 1^{er} janvier 2016.

Dans le présent dossier, la Régie a accordé le statut d'intervenant aux personnes suivantes :

- 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 »)¹ ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») ;
- Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Ces intervenants ont présenté dans cette audience des positions sur certains aspects convergentes, sur d'autres divergentes, avec les positions énoncées par le Transporteur.

Le Transporteur soutient que la preuve documentaire produite en appui à sa demande est concluante, complète et contient toutes les informations nécessaires à la prise de décision par la Régie. Cette preuve documentaire a été appuyée par les témoignages probants et non contredits des représentants du Transporteur.

L'argumentation du Transporteur se concentre sur les sujets à débattre, selon la décision D-2015-157. L'objectif de cette plaidoirie n'est pas de répéter la preuve documentaire et testimoniale du Transporteur offerte à la Régie. Le Transporteur s'en remet à sa preuve documentaire produite et testimoniale administrée dans le présent dossier. Il présente, dans les sections suivantes, ses réponses aux principales interrogations de la Régie ainsi qu'à certaines positions des intervenants.

¹ EBM n'a cependant pas déposé de preuve au présent dossier.

2 Contexte et faits saillants (HQT-1, Documents 1 et 2)

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 en tenant compte de la demande de modification de méthodes et pratiques comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (« PCGR des États-Unis »)².

Afin de 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.

Depuis quelques années, le Transporteur évolue dans un contexte exigeant qui découle de deux aspects majeurs :

- une forte sollicitation du réseau de transport;
- le vieillissement du réseau de transport.

Ces éléments conditionnent l'évolution des investissements et des charges conduisant respectivement au remplacement progressif des actifs pour les uns et à des activités accrues de maintenance pour les autres. Le Transporteur souhaite poursuivre ces activités afin de maximiser l'utilisation de ses actifs sur leur durée de vie utile ce qui se reflète dans sa demande tarifaire notamment au niveau des charges nettes d'exploitation qui sont en progression.

Le Transporteur maintient la cadence d'investissements, ceux-ci étant estimé à 1,9 G\$ en 2016. Les mises en service sont estimées à 1,2 G\$ en intégrant un facteur de glissement de 420 M\$ pour l'année 2016.

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.

Concrètement, M. André Boulanger, président d'Hydro-Québec TransÉnergie, a présenté en audience³ un bilan de la performance du Transporteur et précisé le contexte de la présente demande tarifaire du Transporteur qui s'articule autour des axes suivants :

- L'importance de la fiabilité;
- Les défis des années à venir.

² Dossier R-3927-2015 déposé à la Régie en mai 2015 et pour lequel les mises à jour en suivi de la décision D-2015-189, dans le cadre du dossier visé ainsi que dans la présente demande seront produites postérieurement à la présente plaidoirie.

³ Notes sténographiques (« NS »), 24 novembre 2015, pp. 157 à 172.

Plaidoirie du Transporteur

Le contexte opérationnel du Transporteur demeure inchangé, un réseau à haute tension très étendu qui s'est construit pour une bonne part dans les années 70. Les équipements qui le composent sont de première génération au niveau de tension 735 kV. Le niveau d'utilisation du réseau au cours des dix dernières années s'est accru de 13% en termes d'énergie transitée par kilomètre de ligne haute tension⁴.

Les stratégies de pérennité (risque de défaillance complète de l'équipement) et de maintenance (risque de défaillance partielle de l'équipement) sont poursuivies dans une perspective de fiabilité.

Le fait de disposer d'un réseau de transport fiable et disponible au bon moment est d'une grande importance pour tous les utilisateurs du réseau de transport mais également pour le Transporteur puisque le réseau de transport sera davantage utilisé. Le Transporteur vise toujours une performance opérationnelle impeccable et un niveau de disponibilité optimal de la capacité de transport, le tout dans une dynamique de contrôle serré des coûts.

L'augmentation des livraisons dans les marchés limitrophes du Québec fait en sorte que ces marchés dépendent d'une façon grandissante des approvisionnements en électricité qui proviennent des clients de point à point du Transporteur. La fiabilité et la disponibilité du réseau revêtent donc une importance capitale pour les clients de la charge locale mais également pour les clients du service de transport de point à point qui alimentent ces marchés.

Dans une perspective de maintien et d'amélioration de la bonne performance du Transporteur et de son réseau, les défis des années à venir ont principalement trait au renouvellement de l'infrastructure de transport. Pour ce faire, le Transporteur compte, entre autres, sur les actions suivantes :

- L'optimisation du modèle de gestion des actifs par l'arrimage de stratégie de maintenance et de pérennité;
- L'innovation technologique.

Le modèle de gestion des actifs repose sur une prémisse de base qui est d'assurer la fiabilité du réseau de transport et ce, au moindre coût. Cela implique un vieillissement progressif du réseau pour les années à venir. Le niveau d'investissements ne générant pas de revenus qui passe à 1,14 G \$ en 2016 et devrait se maintenir à ce niveau pour quelques années. Ce sera le principal inducteur de la hausse d'effectifs chez le Transporteur⁵.

⁴ NS, 24 novembre 2015, pp. 160-161.

⁵ HQT-15, Document 2.1 et HQT-3, Document 1, p. 11.

Plaidoirie du Transporteur

Les initiatives en innovation technologique vont se poursuivre avec toujours le même objectif, soit de retirer le maximum de service de l'infrastructure existante. Ces initiatives devraient permettre d'accroître les performances du réseau et contribuer au maintien de sa fiabilité. Ces dernières années, les activités se sont concentrées sur la gestion des actifs, la capacité de transit, la gestion optimale du réseau et sur une série de technologies habilitantes. Il s'agit d'une avenue sur laquelle le Transporteur compte miser davantage.

À cet effet, Mme Marie-Claude Roquet témoigne de l'importance de l'innovation dans le modèle de gestion des actifs :

« C'est une avenue qui nous a permis déjà d'améliorer notre connaissance en termes de diagnostic d'état des équipements, qui nous a permis de rentrer des nouvelles technologies sur le réseau, d'optimiser l'utilisation du réseau. Mais on croit qu'on n'a pas fini d'explorer le potentiel que nous présente l'innovation technologique pour nous, pour nous amener des nouvelles façons de faire et surtout compte tenu qu'on s'en va vers l'exploitation d'un réseau plus vieux, donc une réalité nouvelle pour nous. Alors on mise également sur l'innovation technologique pour nous aider à amener des solutions additionnelles pour contrôler la maîtrise du réseau. »⁶

3 Efficienc e et performance (HQT-3, Document 1)

Les témoignages des représentants du Transporteur à l'audience, confirment que les efforts en matière d'efficienc e seront poursuivis en 2016 et au-delà notamment par l'application du modèle de gestion des actifs. Cette recherche constante d'efficienc e bénéficie à l'ensemble de la clientèle.

L'arrimage, dans le cadre de ce modèle, des stratégies de maintenance et de pérennité favorise l'optimisation des coûts associés à l'exploitation et à la maintenance des équipements ainsi qu'aux investissements.

3.1 Modèle de gestion des actifs

La stratégie d'efficienc e s'appuie sur le modèle de gestion des actifs qui évolue et qui est présentée annuellement à la Régie au meilleur des connaissances et de l'expérience acquise par le Transporteur.

⁶ NS, 25 novembre pp. 25 à 26.

Plaidoirie du Transporteur

Au travers de ce modèle le Transporteur vise à « de poser le bon geste au bon moment » afin d'optimiser l'ensemble de ses coûts, charges et investissements. Le tout dans le but d'assurer la fiabilité du réseau de transport en mode proactif.

Lors de son témoignage, M. André Boulanger indique que le modèle a deux objectifs précis, soit⁷ :

- Assurer une disponibilité et une fiabilité du réseau au meilleur coût possible à court et à long termes et ce, même si certaines interventions sont non capitalisables et créent une pression sur les charges ;
- Assurer un niveau de main-d'œuvre optimal et adéquat en fonction de la tâche à accomplir. Le modèle doit livrer, sur une base annuelle, une prévision multi annuelle du niveau de maintenance préventive et d'investissements nécessaire pour maintenir la fiabilité et la disponibilité du réseau.

En audience, M. André Boulanger témoigne également à l'égard des facteurs qui pourront assurer le succès du modèle de gestion des actifs, soit⁸ :

- Une bonne compréhension des délais de mise en œuvre des projets est essentielle. Une mauvaise lecture des investissements à engager ou un décalage significatif des mises en œuvre et le Transporteur pourrait se retrouver avec une dégradation de l'infrastructure impossible à corriger rapidement.
- La qualité des analyses et des mesures ainsi que le maintien du modèle dans le temps. Les conclusions annuelles doivent être reflétées dès que possible dans la planification des investissements et la maintenance préventive. Cette pratique doit être soutenue année après année.

La représentante du Transporteur, Mme Marie-Claude Roquet, a abondamment témoigné à ce sujet en appui de la pièce HQT-15, Document 2.2⁹. Nous en soulignons les aspects principaux suivants :

- Le modèle de gestion des actifs consiste en une approche proactive, rigoureuse et innovatrice.
- Le modèle permet d'avoir une vision long terme, mais aussi d'être ancré dans le présent. Le Transporteur profite du retour d'expérience ainsi que d'analyses de performance pour l'actualiser annuellement. Donc le modèle bénéficie d'une amélioration continue et est optimisé au meilleur des connaissances acquise graduellement.

⁷ NS, 24 novembre 2015, p. 162.

⁸ NS, 24 novembre 2015, pp. 163-164.

⁹ NS, 25 novembre 2015, pp.24 à 61.

Plaidoirie du Transporteur

- Le modèle porte sur toute la durée de vie de l'actif visé. Il s'agit d'une optimisation du « life cycle cost » de l'actif, soit de la conception jusqu'au retrait de l'équipement.
- La stratégie de pérennité conditionne l'ensemble du modèle de gestion des actifs ainsi que les besoins en maintenance. Déployée en 2007 et ayant fait l'objet d'un bilan positif présenté à la Régie en 2011, la stratégie de pérennité permet d'assurer le maintien des actifs du Transporteur, de répartir dans le temps les investissements, ainsi que de lisser leur impact tarifaire dans le temps. Le rythme de renouvellement retenu est sobre. Le Transporteur vise à reporter les investissements jusqu'à la limite de la durée de vie utile de l'actif. Il planifie ses interventions sur un horizon de cinq ans, généralement poste par poste en fonction des équipements qui sont à risque élevé et qui rencontrent les critères de pérennité. Les interventions visent à maximiser puis optimiser le cycle de vie de l'actif.
- L'optimisation du modèle se fait non seulement sur l'aspect technique, mais se fait aussi sur des considérations pratiques et d'impact chez les clients, ainsi que des considérations sur la maintenabilité puis l'exploitabilité du réseau. L'objectif du Transporteur est d'identifier le geste qui produit le meilleur retour en termes de coût, de main-d'œuvre et d'impact réseau. L'analyse de performance est réalisée non seulement à l'égard de « l'individu mais de sa famille », afin d'identifier les problématiques. Lorsqu'il y a une problématique qui émerge de façon plus spécifique les options d'intervention disponibles sont de poursuivre la maintenance ou de proposer une maintenance ciblée (si c'est un type d'équipement qui est réparable), ou d'accélérer le remplacement de la famille en question, si la problématique ou l'accroissement de la défaillance prend une tangente irréversible. Les retours d'expérience et l'état des actifs renseignent également sur le choix du meilleur geste à poser. Le volume d'équipement à maintenir est également considéré lorsque le Transporteur propose des nouvelles interventions, comme par exemple des approches de maintenance ciblée. Il s'agit alors de développer des procédures, procéder à des acquisitions et autres actions correspondantes. Donc le volume de travail doit être justifié en amont de la mise en place de l'intervention.
- Le risque résiduel est géré, pour minimiser l'impact sur la fiabilité ressentie par le client, de diverses façons : par une exploitation appropriée du réseau en recherchant à minimiser les pannes, sinon leur durée, par le maintien de matériel d'assurance, l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement y incluant le gel de conception, le programme d'assurance qualité, l'utilisation de réserves dédiées et d'actifs stratégiques et, l'innovation technologique.

Bien que les risques augmentent, le Transporteur met tout en œuvre pour minimiser leur impact et maintenir la fiabilité. Les coûts qui découlent de cette gestion de risque résiduel sont minimisés grâce à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, des coûts sur le cycle de vie des actifs et des pratiques en innovation.

Le représentant du Transporteur, M. Louis-Omer Rioux, a aussi témoigné, en appui de la pièce HQT-15, Document 2.2¹⁰, à l'égard des intrants essentiels au modèle de gestion des actifs que sont le profil d'âge et la courbe de défaillance des équipements, la stratégie de maintenance et ce, en illustrant l'impact de la non réalisation de la maintenance préventive conditionnelle. Nous en soulignons les aspects principaux suivants :

- **Profil d'âge et la courbe de défaillance des équipements :** Les transformateurs et inductances ainsi que les disjoncteurs et sectionneurs forment les familles d'équipements les plus importantes tant en termes d'impact que de valeur ou d'utilisation sur le réseau. Selon les données disponibles, 65% du parc de transformateurs et 75% des disjoncteurs et sectionneurs ont dépassés la moitié de leurs vies utiles. Il s'agit d'équipements utilisés quotidiennement pour faire les manœuvres et pour transporter l'électricité. Ce sont les composantes les plus importantes qui sont l'objet de la stratégie de maintenance (volet « appareillage ») sur le réseau.
- **Stratégie de maintenance :** L'objectif recherché par le Transporteur est de « battre » la courbe de défaillance théorique. Pour ce faire, par la stratégie de maintenance, le Transporteur analyse la performance ou le comportement en réseau de chacune des familles d'actifs à chaque année. L'état des équipements sur le réseau est vérifié par le biais de résultats d'essais. Lors d'intervention sur les équipements des mesures sont prises, ce qui permet d'en mesurer la dégradation, de voir si des pièces sont à remplacer ou si ceux-ci se comportent de manière « prévisible ». La stratégie est périodiquement alimentée par de nouvelles données sur les équipements. Bien que d'application multi annuelle, celle-ci est réajustée annuellement, en fonction du comportement réel du réseau. Dans son déploiement, la stratégie priorise les actions de maintenance de façon centralisée. Ainsi un équipement sur le réseau ayant un impact important en cas de défaillance sera priorisé au niveau des interventions. Les plages de retraits disponibles pour l'utilisation des ressources et du matériel sont également optimisées. Le réseau étant fortement sollicité, le Transporteur doit continuellement

¹⁰ NS, 25 novembre 2015, pp. 27 à 39.

Plaidoirie du Transporteur

optimiser les plages de retraits de façon à réaliser l'ensemble des interventions requises dans des fenêtres restreintes et ainsi maintenir la disponibilité du réseau.

- Impact de non-réalisation de la maintenance préventive conditionnelle, tel que mentionné à HQT-15, document 2.2, page 9 : « L'impact d'une défaillance peut entraîner des dommages sur les équipements adjacents et engendrer des contraintes d'exploitation sur les autres équipements. Dans cet exemple, une cinquantaine d'équipements se retrouve dans la zone d'accès limité. ».

Donc en situation de bris, des coûts supplémentaires s'ajoutent puisqu'il faut parfois remplacer des équipements qui étaient toujours aptes à servir mais qui ont été endommagés par le bris d'un équipement adjacent. De plus, ces bris occasionnent des indisponibilités de réseau ainsi que de l'inefficience puisque les mesures de sécurité exigent la mise en place de large zone d'accès limités. De là, une approche qui consisterait à négliger la maintenance préventive conditionnelle, suite au rejet des budgets demandés par le Transporteur dans ce dossier, n'apparaît pas comme une option viable.

Comme le soulignait M. Rioux en audience :

« ...dans un réseau vieillissant l'augmentation de la maintenance préventive conditionnelle, basée sur des analyses techniques tout de même, est primordiale pour maintenir le service à nos clients et assurer la sécurité physique de nos employés et de nos clients. Tout ça, en nous permettant de contrôler l'évolution de nos coûts. On doit rester en contrôle. »¹¹

Au-delà de la preuve documentaire et testimoniale qui appuie sans équivoque le choix et l'arrimage de la stratégie de pérennité et de maintenance qui s'incarne dans le modèle de gestion des actifs, plusieurs demandes de renseignements et questions concernent le modèle : Est-ce que le Transporteur fait le bon choix? La réponse à cette question est affirmative selon l'état des informations quant à l'état du réseau, les résultats des balisages, la mise en place de pratiques gagnantes et de leurs impacts sur l'IC et le taux de bris¹² et selon les démonstrations faites à l'audience¹³, à savoir :

- Le scénario « attendre la défaillance » ou « the run to failure ». Il s'agit d'une avenue que le Transporteur ne peut favoriser. Compte tenu du volume

¹¹ NS, 25 novembre 2015, p.39

¹² HQT-13, Document 1, réponses aux questions 2.1, 7.1, 9.1 et 9.2 ; HQT-13, Document 1.2R, réponse à la question 2.1 ; HQT-13, Document 2, réponse à la question 5.3; HQT-13, Document 5, réponse à la question 1.2.

¹³ HQT-15, Document 2.2, pp. 13 à 19.

d'équipement à remplacer et de leur âge moyen, ce scénario induit d'une part un coût non négligeable à engager dans les prochaines années. D'autre part, ce scénario placerait le Transporteur dans une position complètement réactive où il serait presque impossible de contrôler l'impact chez le client. C'est un scénario inacceptable qui nie la mission du Transporteur.

- Le second scénario « maintenir l'âge ». En 2013, l'âge moyen du parc appareillage était d'environ de vingt-deux (22) ou vingt-trois (23) ans et sa performance globale était satisfaisante avec un taux de bris généralement contrôlé. Pour le Transporteur, c'est un scénario recevable en termes de proactivité et de contrôle du risque, dans la mesure où l'on fait abstraction des coûts. En effet, compte tenu de la vague de développement et construction du réseau réalisée dans les années 1960 et 1970, ce scénario implique une activité intense de remplacement dans les prochaines années. Compte tenu de son impact sur les coûts, ce scénario n'est pas retenu par le Transporteur.
- Le scénario retenu, le « vieillissement du parc ». Il s'agit d'un scénario qui vise à maximiser l'utilisation de l'actif en place et à niveler dans le temps les remplacements. Ce scénario est associé à des niveaux d'investissement qui augmentent d'environ 5 % par année. Donc, le Transporteur fera de plus en plus de remplacement en « pérennité » mais d'une façon lissée pour éviter les chocs tarifaires ou, dit autrement, en recherchant une stabilité tarifaire pour sa clientèle. Ce scénario tient compte de la capacité de réalisation du Transporteur lui permettant d'absorber le volume de travail à l'horizon planifié (profil de croissance gérable). Il importe de souligner que le scénario de vieillissement contrôlé du parc s'appuie nécessairement sur l'accroissement de la maintenance.

Toujours dans la foulée de la réponse affirmative à la question « Est-ce que le Transporteur fait le bon choix? », lors de son témoignage, Mme Roquet mentionne¹⁴ :

« Alors, c'est clair que la stratégie de maintenance conditionnelle, plus on en fait, plus c'est à notre bénéfice. Ça nous donne du temps et la capacité de répondre au bon niveau. En termes de démonstration d'efficacité d'abord, on verra par la suite l'efficience, mais en termes d'efficacité, c'est clair que la maintenance conditionnelle permet de contrôler le risque de défaillance sur les actifs plus vieux. C'est le moyen pour le faire. L'alternative, c'est de basculer de plus en plus en

¹⁴ NS, 25 novembre 2015, pp. 46 à 49.

Plaidoirie du Transporteur

mode correctif, donc on perd notre proactivité et on se met en mode réactif, ce n'est pas l'avenue qu'on cherche à faire.» [...]

« Maintenant, donc cette stratégie-là, elle est efficace. Est-elle efficiente? On a donc fait un... on a répondu à deux niveaux. La première réponse qu'on a répondu, c'était à la R-9.2 de la Régie, c'était un cas de figure. On dit qu'on optimise famille par famille, donc on a présenté la famille des disjoncteurs avec la commande hydraulique problématique. Alors, ça visait à montrer l'efficiency et le retour sur une famille donnée.

Mais là, on a poursuivi, une question additionnelle nous a été posée. On l'a regardée pour l'ensemble des transformateurs de puissance et des disjoncteurs, donc on va faire cette présentation-là dans sa globalité.

On va donc comparer deux alternatives, l'alternative où, à partir d'un niveau de pérennité donné qui serait la stratégie de pérennité, deux avenues. Une avenue où je fais un accroissement de maintenance conditionnelle ou, en alternative, une avenue où j'accrois la pérennité. À ce moment-là, ça veut dire que je quitte le modèle de la stratégie de pérennité puis je vais davantage vers le modèle du maintien de l'âge de l'actif, c'est ça l'alternative si on veut maintenir le niveau à un niveau de fiabilité comparable. »

Fort de ces explications, le Transporteur a offert à la Régie une analyse à la marge des besoins. Considérant notamment qu'il s'agit d'une comparaison entre des dollars aux charges et des dollars aux investissements, qu'il est alors nécessaire de ramener le tout sur une base comparable et que la Régie fixe les tarifs sur la base de la détermination des revenus requis pour la prestation annuelle du service de transport, une démonstration en termes de revenus requis est tout à fait adéquate et c'est ce que le Transporteur a produit auprès de la Régie¹⁵.

La démonstration du Transporteur offerte à la Régie est claire, en termes de revenus requis, une approche pérennité est beaucoup plus coûteuse qu'une approche qui utilise la maintenance à bon escient, comme le modèle de gestion des actifs du Transporteur le préconise. Mme Roquet mentionne quant à la rentabilité et la marge de manœuvre dégagée par l'approche préconisée par le Transporteur¹⁶:

« J'aimerais donc qu'on retienne que le modèle de gestion des actifs est très rentable, même en tenant compte de l'accroissement de maintenance préventive. On a une excellente marge de manœuvre en termes de rentabilité pour même constater si, par le futur, notre taux d'expérience nous recommanderait d'accroître nos activités de maintenance pour certaines familles, le cas échéant. On voit qu'on

¹⁵HQT-15, Document 2.2, pp. 14 à 19

¹⁶NS, 25 novembre 2015, p. 53.

est quand même dans une zone de marge telle qu'on pourra, là, sur analyse, peut-être revenir voir avec des besoins additionnels, si on se rend compte d'ici cinq (5) ans, d'ici sept (7) ans que certaines familles auront besoin d'interventions plus substantielles ou que le coût d'intervention est peut-être plus supérieur à ce qu'on estime présentement être requis. »

Le Transporteur est d'avis que sa stratégie d'efficience basée sur le modèle de gestion des actifs est celle qui assurera la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport aux moindres coûts.

3.2 Mesure de l'efficience¹⁷

Principaux constats tirés de la preuve documentaire et testimoniale :

Indicateur composite :

- Les quadrants¹⁸ ne sont pas délimités de façon arbitraire. Ils sont délimités par les médianes des performances des participants en termes de fiabilité et de coûts.
- Le Transporteur est plus performant sur l'horizon 2009 – 2013.
- En 2014, la performance du Transporteur s'est améliorée, rehaussant ainsi le service offert aux clients.
- L'indicateur est représentatif des priorités d'affaires du Transporteur.
- L'indicateur mesure la fiabilité obtenue en fonction des coûts à la fois aux investissements et aux charges (cohérent avec le modèle de gestion des actifs du Transporteur).
- Examiné dans une perspective historique, il permet de témoigner des effets probants des stratégies antérieurement adoptées par le Transporteur¹⁹.

Initiatives diverses - Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement

- Objectifs: la planification du matériel stratégique, la normalisation et la mise en place d'ententes-cadres.
- Impacts favorables : les gels de conceptions, les gammes d'équipements, la conclusion d'ententes-cadres avec au moins deux fournisseurs, le suivi intégré de la qualité des équipements, la hausse du taux de roulement et la

¹⁷ HQT-3, Document 1, page 7 et ss.

¹⁸ HQT-3, Document 1, p.8.

¹⁹ Complété par le témoignage de Mme Roquet, NS, le 25 novembre 2015, p. 57 à 61.

Plaidoirie du Transporteur

réduction des inventaires, la hausse des livraisons « juste à temps » aux chantiers et l'optimisation de la chaîne logistique.

- Initiative complétée : les nouvelles pratiques sont intégrées dans le modèle de gestion des actifs.
- Prochaine étape : Ces pratiques étant « à maturité », le Transporteur demande l'inclusion au fond de roulement réglementaire²⁰, de son inventaire d'actifs stratégiques pour lesquels tous les processus d'approvisionnement ont également été revus et améliorés à l'intérieur de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

Évolution des effectifs²¹

- Les résultats témoignent du bien fondé et des effets positifs des initiatives mises en place par le Transporteur avec une gestion qui bat la courbe théorique des ETC.
- Réduction du nombre d'ETC en dépit de l'augmentation des investissements tout en supportant l'augmentation de la maintenance, le tout sans affecter négativement la fiabilité du service offert à la clientèle.

En audience, M. André Boulanger mentionne :

« L'évolution des ETC témoigne de la capacité de TransÉnergie à adapter ses façons de faire afin de contrôler ses coûts tout en maintenant son indice de continuité opérationnel. Ainsi pour 2016, nous projetons un niveau d'effectifs à temps complet similaire à celui de 2015 et de 12% inférieur au niveau théorique.»

[...]

« Compte tenu des besoins anticipés en investissement pour la pérennité, le principal défi pour TransÉnergie réside donc dans l'amélioration de l'exécution de ses activités afin d'optimiser au mieux les ressources nécessaires à la saine gestion des actifs de transport. Les principales sources d'amélioration sont déjà en place. Il s'agit maintenant d'en tirer le plus de bénéfice possible. »²²

Indicateurs de performance²³

- Le Transporteur performe en matière de satisfaction de la clientèle, de fiabilité du service et d'évolution de ses coûts et ce, en dépit :
 - des besoins associés à la croissance du réseau;

²⁰ Section 5.3, pièce HQT-7, Document 1.

²¹ HQT-3, Document 1, p.11 et HQT-15, Document 2.1.

²² NS, 24 novembre 2015, pp. 168 à 170.

²³ HQT-3, Document 2.

- du vieillissement des actifs en réseau.
- La preuve démontre que l'évolution des CNE en fonction de la capacité du réseau est maintenue en deçà de la croissance de l'IPC et ce, pour l'ensemble de la période 2010 à 2016, le tout malgré la progression annuelle des charges associées à la masse salariale et aux services partagés.

Objectifs corporatifs²⁴

Le Transporteur a présenté les informations concernant les objectifs corporatifs établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable, à savoir :

- les objectifs corporatifs et les résultats atteints en 2014 ;
- les objectifs corporatifs 2015.

En termes d'établissement des revenus requis, il s'agit d'un coût anticipé de 2,8M\$ pour l'année 2016 dont la partie individuelle représente 1.7M\$.

Plusieurs participants remettent en doute la valeur de ces objectifs pour le motif principal qu'ils sont généralement atteints par le Transporteur.

Or, cette vision abstraite des résultats atteints par le Transporteur omet que :

- Depuis 2014, les salariés syndiqués ne participent plus à la rémunération incitative et donc seuls les cadres en font partie. De fait, le coût présenté au dossier tarifaire est passé d'environ 12M\$ à 2.8M\$.
- Le coût de 2.8M\$ correspond à 67% d'atteinte des objectifs (corporatifs et individuels) des cadres. De là, si le coût est supérieur parce que l'atteinte globale est supérieure à 67%, un écart défavorable au Transporteur sera constaté.
- Une même cible quelques années plus tard peu devenir plus ambitieuse notamment en considérant que le vieillissement et la sollicitation accrue du réseau rendent l'objectif relatif à l'indice de continuité plus difficile à réaliser.
- L'évolution constante des normes de fiabilité et les audits réalisés par le NPCC rendent la même cible plus difficile à atteindre.
- La sécurité des employés, dans le contexte que l'on connaît et considérant les effets dévastateurs d'une électrification, c'est non négociable!

Lors de l'audience, M. André Boulanger précise :

« Alors, moi, je pense que quand on regarde, on travaille pour atteindre l'idéal. Je n'ai jamais travaillé pour atteindre la cible au seuil, j'ai toujours travaillé pour

²⁴ HQT-3, Document 2, p. 19. Voir également, R-3903-2014, HQT-15, Document 1, pp. 25-26.

Plaidoirie du Transporteur

atteindre l'idéal. Et on s'organise pour l'atteindre. Mais quand on commence l'année, je peux vous assurer qu'on ne sait jamais à quelle place qu'on va finir l'année, puis qu'on met les efforts de façon à pouvoir atteindre les résultats. »

« Oui, mais il faut être dans l'organisation pour voir quand les gens du NPCC viennent faire leurs audits pour voir comment est-ce que ça anime les équipes. Alors, je peux vous dire que c'est un objectif qui... lorsqu'on se fait auditer et que les gens viennent, on ne veut pas en avoir de déclarés. Ça motive énormément l'ensemble des troupes de façon à ce qu'on puisse les déclarer pour avoir un plan de mitigation. Parce que les déclarer, c'est facile de les déclarer, mais ça n'arrête pas là, il faut avoir un plan de mitigation et les régler rapidement. Alors ça vient ensemble. Alors, c'est un objectif qui est challengeant, parce qu'on ne veut pas en avoir. »²⁵

Lors de l'audience, le représentant du Transporteur M. Louis Veci explique comment les objectifs corporatifs sont inter reliés et qu'ils représentent globalement un défi de taille pour le Transporteur.

« Les objectifs dans son ensemble doivent être vus comme étant difficiles en termes d'équilibre. On ne peut pas regarder isolément et dire : « Oh, il me semble que l'indice de continuité, on devrait le mettre... on devrait mettre la barre plus difficile. » Vous l'avez vu tantôt. Si on met la barre plus difficile sur l'indice de continuité, ça va coûter plus cher. On va être obligé de peut-être investir de façon plus importante en pérennité. Lorsqu'on fait un choix stratégique comme on l'a fait, de faire plus de maintenance, qui exerce une pression sur les charges d'exploitation en début, notre bénéfice net s'en trouve réduit.»²⁶

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 tiennent compte de la réalité du Transporteur, notamment du vieillissement et de la forte sollicitation de son réseau.

Le Transporteur soutient que ses objectifs sont réalistes, qu'ils reflètent ses priorités d'affaires et sa mission corporative.

Conclusion générale :

- L'évolution des pratiques de maintenance et d'exploitation permet au Transporteur de maintenir une excellente performance en termes de fiabilité tel que démontré par son indicateur composite et par son IC-opérationnel²⁷

²⁵ NS, 24 novembre 2015, pp. 210 à 212.

²⁶ NS, 25 novembre 2015, p. 127.

²⁷ La corrélation est encore plus étroite avec le taux de bris (voir la présentation du panel 2 - HQT-15, Document 2.2).

mais aussi en termes de coûts comme illustré par les gains d'efficience découlant d'une meilleure gestion des besoins d'effectifs à temps complet.

- Face aux défis que posent la pérennité d'un réseau vieillissant et hautement sollicité, le Transporteur soutient qu'une vision à long terme fondée sur le cycle de vie de ses installations et équipements doit servir de guide dans l'établissement de sa cible d'efficience paramétrique. Ainsi, le Transporteur propose une cible d'efficience ex-ante de 1 % aux CNE pour l'année 2016.

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

Tel que mentionné au paragraphe 13 de la décision D-2015-157, toutes les questions liées aux modifications aux méthodes comptables ainsi que la quantification des impacts que de tels changements peuvent entraîner sont examinés dans le dossier R-3927-2015.

Le Transporteur produira, au plus tard le 4 décembre 2015, la mise à jour des données relatives au CFR pour la détermination de ses revenus requis 2015²⁸.

5 Revenus requis (HQT-5, Document 1)

Pour l'année 2016, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de 3 149 M\$²⁹. 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 l'efficience du Transporteur.

Diminution des revenus requis de 29,8 M\$ (autorisé 2015 vs année témoin 2016) :

- Rendement sur la base de tarification : augmentation de 52,1 M\$
- Charges nettes d'exploitation : augmentation de 37,4 M\$ s'expliquant par :
 - Inflation +13,4 M\$
 - Efficience paramétrique (1 %) -6,3 M\$
 - Croissance du réseau +4,5 M\$
 - Coût de retraite -34,2 M\$

²⁸ Dispositif de la décision D-2015-189.

²⁹ Sous réserve d'ajustements découlant de la mise à jour découlant de la décision D-2015-189 ainsi que de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital et des achats de services de transport.

Plaidoirie du Transporteur

- Passage aux PCGR des États-Unis +7,5 M\$ (+6,7 M\$ APRA + 0,8 M\$ désactualisation)
- Recalibrage à la demande 2015 +14,0 M\$
- Poursuite des stratégies et des activités de maintenance (recalibrage 2015 et retour d'expérience) : 27M\$
- Maintenance additionnelle et autres +22,0 M\$
- Implantation et application des normes CIP v5 +2,5 M\$
- Programmes d'assurance qualité et d'innovation technologique +6,5 M\$
- Budget spécifique (norme CIP v5) +7,5 M\$
- Amortissement : diminution de 30,0 M\$ s'expliquant par :
 - l'impact lié au dossier R-3927-2015 (PCGR des États-Unis) -97 M\$
 - les nouvelles mises en service prévues en 2015 et 2016 +67 M\$.
- Taxes et autres : diminution de 89,3 M\$ s'expliquant par :
 - CFR passage aux PCGR des États-Unis (R-3927-2015) -91,2 M\$
 - Autres +1,9 M\$

Le Transporteur, ayant présenté une preuve probante et non-contredite, sous réserve des mises à jour à venir, demande à la Régie d'approuver des revenus requis de 3 149 M\$ pour l'année 2016.

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

Les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de l'année 2016 s'élèvent à 1 800,9 M\$. Comparées aux dépenses autorisées de 1 882,8 M\$ pour l'année 2015, la décroissance s'établit à 81,9 M\$.

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

Les CNE demandées pour l'année témoin projetée 2016 s'élèvent à 742,9 M\$, soit 5,3 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2015 ou 4,2 % au niveau des CNE récurrentes (excluant le budget spécifique). Ce niveau de CNE vise à permettre notamment au Transporteur de poursuivre l'arrimage de ses activités de maintenance, dont ses interventions en maintenance conditionnelle ciblée, en lien avec son modèle de gestion des actifs. Le tout, afin de s'assurer que l'accroissement

du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport, au moindre coût.

Les interventions découlant du modèle de gestion des actifs sont déterminantes dans l'établissement des CNE puisqu'elles exercent une pression accrue sur les charges nettes d'exploitation en 2016.

A la lumière des prévisions et représentations présentées par le Transporteur, ce dernier souhaite poursuivre son action et que sa demande tarifaire soit examinée par la Régie sur la foi des besoins énoncés ainsi que de l'efficience démontrée (ou inhérente) du modèle et non seulement sur la foi d'un simple regard historique ou paramétrique. Des coupures drastiques aux CNE pourraient résulter pour le Transporteur en un empêchement d'agir ce qui ne serait pas au bénéfice de sa clientèle notamment en ce que les actions sous-jacentes au modèle de gestion des actifs pourraient se voir ralenties avec des effets sur la fiabilité et la continuité du service de transport.

Des écarts défavorables aux CNE pour les années 2014 et 2015 sont démontrés³⁰. Un véritable regard rétrospectif quant à l'évolution des CNE milite en faveur d'un correctif à cette situation qui ne peut être reproduite en 2016. Avec égard, selon sa loi constitutive, la Régie doit déterminer les dépenses nécessaires à la prestation du service et permettre l'atteinte de son rendement par le Transporteur. Des coupures aux CNE en 2016, à la lumière des résultats défavorables présentés pour les années 2014 et 2015, seraient contraires à l'énoncé législatif.

Les coupures proposées par les intervenants au dossier, sont essentiellement basées sur des écarts historiques et non sur les besoins exprimés par le Transporteur. Or, Les écarts historiques constatés découlent principalement de l'incapacité à réaliser les activités anticipées.

Le Transporteur a fait la démonstration en 2014 et 2015 (écarts défavorables) d'un renversement de tendance vers l'utilisation de l'ensemble des ressources demandées aux CNE. Bien sûr des éléments imprévisibles peuvent toujours survenir (remplacement en urgence des transformateurs IH par exemple), mais la preuve est probante quant au fait que le Transporteur dispose désormais des moyens pour réaliser les actions qui conditionnent ses prévisions de CNE.

Les coupures proposées par les divers intervenants font fi de l'impact que celles-ci pourraient avoir sur la fiabilité et la qualité de service offerte à la clientèle du réseau de transport. Alors que le Transporteur a fait une démonstration adéquate du risque de défaillance.

³⁰ Voir notamment HQT-15, Document 2.2, p.30.

Plaidoirie du Transporteur

Avec égard, le Transporteur soutient que sa demande doit être appréciée par la Régie, non pas strictement en fonction d'évènements passés mais plutôt sur la base des besoins exprimés en preuve et de son excellente performance en matière de coût et de fiabilité.

Le maintien par le Transporteur de l'exécution de son plan de match en 2015, tant au niveau des activités planifiées que des ressources demandées, traduit bien l'importance de la sécurité, de la fiabilité et de la disponibilité de son réseau de transport ainsi que sa capacité de déployer les activités liées au modèle de gestion des actifs.

Tel que M. Louis Veci en a éloquemment témoigné³¹, les besoins supplémentaires de maintenance en 2016 découlent du retour d'expérience de 2014 et 2015 et ils totalisent 34M\$³². Il précise à ce sujet :

« En conclusion, bien que l'on voit un besoin totalisant 34M\$ il est important de retenir que seulement 7M\$ permettent de rehausser le niveau d'activités, les 27M\$ autres ne permettent que la mise en œuvre de la stratégie. »³³

Assurance-qualité et innovation technologique (HQT-6, Document 2)

L'amélioration continue de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement pour les équipements stratégiques de l'appareillage a amené le Transporteur à élaborer un programme d'assurance-qualité, qui consiste à réaliser des tests sur un échantillon d'équipements. Ce programme devrait permettre d'assurer la qualité des équipements acquis selon les gels de conception prévus et d'éviter des défaillances d'équipements durant leurs premières années d'exploitation tout en contribuant également à la gestion du risque du modèle de gestion des actifs.

Le modèle de gestion des actifs du Transporteur, qui exige que ce dernier poursuive ses efforts pour permettre un diagnostic et un pronostic de l'état des équipements afin de minimiser les défaillances et la maintenance corrective, se doit d'être appuyé par des initiatives d'innovation technologique. Le Transporteur se doit d'amorcer un nouveau cycle d'innovation, ce qui nécessite un montant additionnel de 6,5 M\$ notamment aux CNE pour le renouvellement du programme d'innovation technologique et le programme d'assurance-qualité des équipements réalisés par l'Institut de recherche d'Hydro-Québec.

Tel que M. Louis Veci l'a mentionné en audience³⁴, les programmes d'innovations sont recentrés sur les besoins précis du Transporteur et sont regroupés selon les thèmes suivants :

³¹ NS, 25 novembre 2015, p. 74 ss.

³² HQT-13, Document 1, pp. 25-26.

³³ NS, 25 novembre 2015, p. 85.

- Exploitation optimale du réseau;
- Optimisation de la capacité de transit;
- Gestion et utilisation optimales de l'actif.

L'innovation prend toute son importance dans la perspective de la stratégie du Transporteur de composer avec un risque de défaillance accru et d'exploiter un réseau vieillissant, fortement sollicité, le tout en conservant la cadence annoncée d'investissement en renouvellement des actifs. À la lumière du potentiel de l'innovation et aux récentes retombées observées, le Transporteur consacre 5M\$³⁵ des 6,5 M\$ additionnels demandés à ces activités d'innovation.

6.2 Autres charges (HQT-6, Document 3)

Amortissement

Pour l'année 2016, le Transporteur demande à la Régie d'approuver une charge d'amortissement de 1 035 M\$, en baisse de 30 M\$ par rapport à l'année autorisée 2015 :

Cette diminution résulte de l'amortissement des projets mis en service (augmentation d'un montant de 67M\$) qui a été compensé par la diminution découlant du dossier R-3927-2015³⁶ et de la décision D-2015-189 (section 5), laquelle confirme « l'utilisation du test de la durée de vie utile moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations » du Transporteur.

Le Transporteur souligne que pour l'année témoin 2016 :

- Plus de 80 % de la charge d'amortissement provient des actifs déjà en exploitation et sa détermination est fonction de données réelles.
- Les durées de vie utile attribuées aux mises en service prévues ainsi que la charge d'amortissement estimative calculée à cet égard sont adéquates.
- Le Transporteur intègre un facteur de glissement pour 2016 (420 M\$) à l'égard des mises en service, ce qui contribue à raffermir sa prévision de l'amortissement.
- En plus du facteur de glissement, le Transporteur tient compte que 40% des écarts des dernières années proviennent d'éléments ponctuels constatés

³⁴ NS, 25 novembre 2015 p. 85 ss et HQT-15, Document 2.2, page 34.

³⁵ Considérant l'amorce du cycle d'innovation en 2016, l'essentiel de ce budget se retrouve aux charges d'exploitation.

³⁶ Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP).

Plaidoirie du Transporteur

antérieurement qui ont soit fait l'objet d'ajustements à la prévision 2016 ou ont trait à des éléments non récurrents et donc non susceptible de se reproduire pour l'année 2016³⁷.

Concernant ce dernier point, M. Louis Veci s'est exprimé en audience sur le sujet de l'acuité prévisionnelle et des projections de mises en service. Cet aspect sera traité à la rubrique suivante portant sur l'évolution de la base de tarification.

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

Le solde de la base de tarification (« BT ») au 31 décembre 2016 se chiffre à 19 760 M\$ et reflète le niveau de mises en service prévu en 2016 (1 197 M\$), leur impact sur l'amortissement (1 025 M\$) ainsi que l'inclusion des actifs stratégiques à titre de composante complémentaire du fonds de roulement réglementaire (102 M\$)³⁸.

L'ajout net à la BT en 2016, n'eût été de l'ajout relatif aux actifs stratégiques du fonds de roulement (102 M\$), aurait été d'environ 175 M\$, soit un ajout bien inférieur à celui de 2015 (près de 1 G\$) ou à l'ajout réel de 2014 de 760 M\$. Ce niveau d'ajout à la base de tarification minimise la marge d'erreur relative à l'acuité des prévisions, comme mentionné par M. Louis Veci en audience³⁹.

« Donc, l'ajout net à la base de tarification constitue en soi un facteur potentiel de déviation, si l'on veut, par rapport à la projection de la BT et son effet à la hausse sur le revenu requis. Plus il est significatif en théorie, plus il pourrait y avoir une marge d'erreur. »

Le Transporteur, ayant offert au dossier une preuve probante et non contredite⁴⁰, demande à la Régie d'établir la base de tarification à 19 760 M\$ pour l'année 2016.

Acuité des prévisions et suivi des mises en service⁴¹ (« MES »)

M. Louis Veci a abondamment témoigné à ce sujet⁴². Nous en soulignons les aspects principaux ci-après :

- La justesse de la prévision de la base de tarification s'est maintenue à une moyenne de 99,2 % (en excluant l'année atypique de l'année 2012 et l'année en cours de 2015).

³⁷ NS, 25 novembre 2015, p. 65.

³⁸ HQT-15, Document 2.2, p. 25.

³⁹ NS, 25 novembre 2015, pp. 63.

⁴⁰ NS du 26 novembre 2015, p. 283, témoignage du témoin Paul Paquin de l'AQCIE-CIFQ.

⁴¹ HQT-7, Document 1, p. 20 à 22.

⁴² NS, 25 novembre 2015, pp. 61 ss et HQT-15, Document 2.2, pp. 26-27.

Plaidoirie du Transporteur

- Le degré de précision, pour les années 2012-2015 des écarts volume de la BT incluant les déviations d'amortissement sur les revenus requis, se situe à 98,3 %.
- L'effet combiné des mesures mises en place pour améliorer l'acuité des MES assurera une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de la BT projetée.
- L'acuité prévisionnelle de la BT sur les revenus requis a été affectée par l'amortissement au cours des trois dernières années. Ces écarts découlent principalement des reports ou décalages de MES, mais également d'éléments ponctuels pour approximativement 40 % de l'écart constaté. Le Transporteur estime que ces écarts ponctuels constatés antérieurement ont soit fait l'objet d'ajustement à la prévision 2016 ou ont trait à des éléments non récurrents, donc non susceptibles de se reproduire en 2016.
- En raison d'améliorations diverses⁴³, de la clarification des rôles et responsabilités, de l'ajout de suivis serrés par les exploitants, de la maturité de la planification opérationnelle ainsi que de la force de travail déjà en place⁴⁴, le Transporteur anticipe réaliser les mises en service prévues à l'année de base. Ceci devrait résulter en un écart défavorable de l'ordre de 850 M\$, soit 1,9 G\$ de MES réalisées par rapport à 1,1 G\$ présenté au dossier tarifaire.
- En 2016, avec le souci de prendre acte de l'importance des écarts de mises en service projetées pour les années antérieures à 2015, le Transporteur a pris le plus important facteur de glissement à ce jour, soit 420M\$ ou l'équivalent de 15 M\$ en rendement et amortissement.

Le Transporteur, à la lumière de ce qui précède, soutient que ses projections pour l'année 2016 devraient être acceptées par la Régie.

Actifs stratégiques du fonds de roulement réglementaire

Dans le cadre de l'audience, M. André Boulanger s'exprime comme suit quant à l'importance des actifs stratégiques dans le fonds de roulement réglementaire (« FDR »)⁴⁵ :

« C'est pour ça que je disais, dans ma présentation, c'est une juste adéquation entre les investissements qu'on doit faire en pérennité, ce qu'on doit faire en maintenance puis la banque d'équipements également qu'on doit avoir en

⁴³ Voir HQT-13, Document 5, p. 27, réponse à la question 13.9.

⁴⁴ NS, 25 novembre 2015, pp. 67.

⁴⁵ NS, 24 novembre 2015, pp. 201-202.

Plaidoirie du Transporteur

réserve de façon à pouvoir parer à des bris d'équipements rapidement. Dans certains cas, il y a des pièces d'équipements qui ont des délais de livraison qui sont très longs, alors il faut les avoir en réserve, si on ne les a pas en réserve, le réseau va être amputé, je dirais, d'un des éléments puis la capacité de transit va être réduite. »

Lors de l'audience, M. Louis Veci a également exprimé la position du Transporteur à cet égard⁴⁶, nous en soulignons les principaux aspects suivants :

- L'inventaire d'actifs stratégiques est détenu pour permettre un service de transport fiable à la clientèle.
- L'inventaire est essentiel au maintien de la qualité de service puisqu'il contribue au rétablissement rapide du réseau en cas de défaillance ou pour remplacer des équipements à risque de défaillance.
- Le niveau d'inventaire qui rencontre les besoins d'assurance, tout en permettant une rotation des équipements par la réalisation de projets, est utile, optimisé et stable, comme confirmé par M. Louis Veci en audience :

« L'utilité, c'est ce niveau d'inventaire-là, la quantité d'inventaire, ce n'est pas. Donc, c'est comme ça qu'on le voit aujourd'hui, c'est comme ça qu'on vous le présente. Donc, pour nous, ce n'est pas l'utilité lorsqu'il est dans le projet, c'est l'utilité de l'avoir en inventaire. »⁴⁷
- Un roulement de l'inventaire d'actifs stratégiques des équipements en mode « projets » est nécessaire afin de parer à la désuétude ou l'obsolescence de ces actifs.
- Une quantité suffisante d'actifs doit être conservée pour à la fois combler le besoin d'assurance et parer la désuétude ou l'obsolescence de ces actifs. Ainsi, 20 % d'inventaire additionnel en valeur est requis considérant notamment les délais de réapprovisionnement après une sortie d'équipement réalisée par le roulement.
- Le roulement assure à la clientèle la disponibilité d'un équipement prêt à être utilisé et en état de fonctionner.
- Ces actifs stratégiques sont à l'entier bénéfice de la clientèle du Transporteur en termes d'assurance. L'inventaire d'actifs stratégiques, tel qu'il est proposé par le Transporteur, offre plusieurs autres bénéfices à la clientèle : en termes de coûts directs, puisque la chaîne d'approvisionnement assure un niveau d'inventaire optimisé (réduction des gammes) au meilleur coût d'acquisition

⁴⁶ NS, 25 novembre 2015, p.85 et HQT-15, Document 2.2, pp. 28-29.

⁴⁷ NS, 26 novembre 2015, p. 189.

(ententes-cadres), ainsi qu'en termes de coûts évités, puisque l'on conserve un inventaire minimum, en raison de la double finalité des équipements et finalement en termes de performance, puisque la rotation des équipements permet de les conserver technologiquement à jour.

Le Transporteur maintient que l'inventaire du FDR d'actifs stratégiques est utile à sa clientèle actuelle et demande à la Régie d'approuver les besoins présentés pour l'année 2016 pour intégration à sa base de tarification.

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

Le Transporteur réitère les éléments décrits dans sa preuve documentaire notamment à la pièce décrite en rubrique.

Le Transporteur soutient que les informations produites auprès de la Régie relatives aux investissements et aux mises en service à l'horizon 2025, présentées aux tableaux 7 à 10 de la pièce précitée sont adéquates et suffisantes pour l'établissement du tarif de transport 2016.

9 Commercialisation (HQT-10, Document 1)

Le Transporteur a la responsabilité de fournir et de commercialiser des services de transport auprès de l'ensemble de sa clientèle, conformément aux dispositions de la *des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « Tarifs et conditions ») approuvés par la Régie.

Lors de l'audience, M. Sylvain Clermont témoigne principalement de ce qui suit⁴⁸ :

- L'indice de satisfaction de la clientèle à l'égard des services offerts par le Transporteur est à la hausse.
- OASIS est le moyen privilégié pour informer la clientèle et le nombre d'avis publié augmente à chaque année.
- Le Transporteur n'a reçu aucune communication des clients du service de point à point à l'égard des enjeux en commercialisation soulevés par les participants dans le cadre cette audience.
- Le Transporteur se conforme aux pratiques NAESB sans les adapter ou les développer. Aucun régulateur canadien (hormis au NB) n'approuve ces pratiques.

⁴⁸ NS, 25 novembre 2015, p.86 ss. et HQT-15, Document 2.2, pp. 36-38.

Plaidoirie du Transporteur

- La plateforme OATI, qui supporte l'OASIS du Transporteur, est mise à jour en continu et constitue le standard de l'industrie.
- Le Transporteur s'est également engagé à préciser dans son guide des pratiques d'affaires, quelle version des pratiques NAESB est appliquée.

Quant aux besoins et revenus de transport pour l'année 2016 :

- La prévision pour la charge locale est de 37 974 MW, 184 859 GWh en énergie.
- La prévision pour le service de point à point de long terme est de 4 684 MW, 32 683 GWh en énergie.
- Les revenus provenant de la charge locale s'élèvent à 2 776, 3 M\$.
- Les revenus provenant du service de transport de point à point s'élèvent à 373,3 M\$.

Le Transporteur, à la lumière de la preuve et des témoignages, soutient que ses propositions et projections pour l'année 2016 devraient être acceptées par la Régie.

Dans le cadre de cette audience, l'intervenant NEMC, a questionné les services de commercialisation offerts par le Transporteur en termes de clarté et de qualité de l'information diffusée par le Transporteur.

Avec égard, le Transporteur ne partage pas le point de vue énoncé par cet intervenant, prie la Régie de rejeter ces propositions et allégations qui ne reposent sur aucune assise et plaide ce qui suit :

- Le Transporteur maintien de bonnes relations avec ses clients et continuera à s'adapter en tenant compte des suggestions.
- Le Transporteur, dans le respect des règles applicables, fait preuve de transparence dans les changements à ses pratiques⁴⁹.
- Le Transporteur a été étonné de la teneur de la preuve documentaire de NEMC, notamment d'apprendre pour la 1^{ère} fois plusieurs observations qu'elle n'avait jamais formulées dans ses communications avec le Transporteur qui sont nombreuses, tel que l'a admis M. Coady⁵⁰. NEMC

⁴⁹ Décision D-2012-010, Dossier R-3669-2009 :

[825] La Régie est d'avis que l'affichage sur le site OASIS des informations pertinentes à la fourniture du service de transport et d'hyperliens vers les autres règles, normes ou pratiques suivies par le Transporteur permettra l'accès à une information uniforme et transparente pour l'ensemble des intéressés.

[829] La Régie demande au Transporteur d'afficher sur la partie publique de son site OASIS un projet d'énoncé décrivant le moyen qu'il entend utiliser pour aviser les parties intéressées quant aux ajouts, suppressions et modifications des règles, normes et pratiques concernées.

⁵⁰ NS, 27 novembre 2015, p.153, lignes 8-12.

transige sur le réseau du Transporteur depuis 2009 et l'Ordonnance 676 existe depuis 2006 ; pourtant ce n'est que dans le cadre de la présente audience que cette question est soulevée.

- À l'évidence, lorsque le Transporteur publie un avis et qu'il laisse un délai avant la mise en œuvre, il s'agit d'une invitation aux clients qui peuvent alors prendre contact et s'informer. Soulignons que dans le cadre du projet-pilote avec l'Ontario, NEMC a disposé de plus de 2 ans pour contacter le Transporteur et ne l'a pas fait. M. Coady a fait mention que ce serait dû à une réorganisation⁵¹, ce qui n'est pas du fait du Transporteur. Dorénavant, à même le texte des avis, une note indiquera que les clients sont invités à communiquer leurs commentaires.
- Le Transporteur tient à rappeler que NAESB est un organisme à but non lucratif voué à développer des pratiques d'affaires. Le développement des pratiques NAESB se fait par consensus au sein de groupes de travail constitués de représentants des secteurs de l'industrie, y compris les commerçants (marketers), les transporteurs, les producteurs et les consommateurs. NEMC et le Transporteur, de même qu'OATI qui héberge le site OASIS du Transporteur, sont membres de NAESB. Les débats et comités de discussion, allégués par NEMC dans son mémoire et sa présentation, sont tenus au sein du NAESB pour les pratiques appliquées par le Transporteur. Le travail que NEMC semble vouloir mettre dans le développement des pratiques d'affaires devrait se faire prioritairement et exclusivement au sein des comités NAESB. Avec égard, le Transporteur ne voit pas la pertinence de refaire ces débats, à plus petite échelle et avec quelques intervenants seulement dans le cadre d'un dossier Régie, avant de les appliquer dans son réseau.
- Avec égard, les arguments de NEMC ne sont pas concluants et ne justifient pas la mise en place d'un processus d'audience sur le sujet de l'Ordonnance 676-H de la FERC, ni l'intégration des pratiques NAESB au Tarifs et conditions⁵². Soulignons que NEMC complète de nombreuses transactions chaque année avec les réseaux voisins du Transporteur. Or, le Transporteur

⁵¹ NS, 27 novembre 2015, p.157, lignes 10-18.

⁵² Avec égard, une telle intégration nécessiterait des travaux substantiels, lire démesurés. Outre son appropriation par la Régie et les participants à une audience, la traduction en langue française de l'ensemble des pratiques NAESB serait requise, ce qui obligerait un renvoi de type statique. Dans un tel cas, on peut envisager, sans douter, des retards importants entre les diverses versions de ces règles avant leur intégration au Tarifs et conditions. Cette situation serait porteuse d'un préjudice potentiel aux clients du Transporteur alors qu'OATI offre des mises à jour en continu des pratiques NAESB.

Plaidoirie du Transporteur

a des pratiques d'affaires identiques et compatibles avec celles de ces voisins, ce qui est à l'avantage des clients de point à point, tel que NEMC.

Le Transporteur soutient que le processus en place fonctionne bien. Les ajouts qu'il propose pour clarifier l'application des pratiques NAESB sur son réseau sont suffisants et amélioreront la qualité de l'information sans alourdir inutilement son guide des pratiques d'affaires.

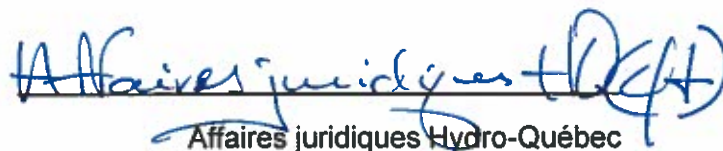
10 Conclusion

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 2016 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée sur les éléments spécifiés dans sa demande.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 1^{er} décembre 2015


Affaires juridiques Hydro-Québec

(Me Yves Fréchette)