

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

(ci-après « **HQT** »)

Demanderesse

ET

**FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE**
(section Québec), 630, boul. René
Levesque Ouest, bureau 2880, Montréal,
Québec, H3B 1S6

(ci-après la « **FCEI** »)

Intervenante

**PLAN D'ARGUMENTATION DE
LA FCEI**

REMARQUES GÉNÉRALES

1. HQT demande à l'approbation d'un revenu requis de 3 150 M\$ en baisse de 30 M\$ relativement à l'année témoin 2015 et en hausse de 10 M\$ par rapport à l'année réelle 2014. Ce revenu requis est de 2 776,3 M\$ pour la charge locale à un tarif de 73,11 \$/kW/an et représentant une baisse de 1,3% par rapport au niveau de 2015 (74,08\$/kW/an).
2. L'analyse détaillée des coûts d'HQT est cette année encore plus importante que les années précédentes puisque les coûts de 2015-2016 constitueront la base du futur mécanisme incitatif d'HQT.
3. D'un côté HQT affirme qu'il maîtrise ses coûts mais de l'autre, la direction HQT reconnaît que le Transporteur peut faire mieux :

« R. Bien, je dirais, dans un premier temps, Maître Turmel et monsieur le président, je pense que l'entreprise performe très, très bien. On regarde les résultats d'une façon générale en termes de fiabilité, en termes de coûts pour atteindre cette fiabilité-là, en termes également de compréhension des investissements et des charges qu'on a besoin de façon à maintenir l'ensemble de l'infrastructure dans un niveau de fiabilité qui est adéquat pour répondre aux besoins de la clientèle de façon générale. Est-ce qu'il y a de la place à l'amélioration? Je dirais oui. Est-ce qu'on est ouvert à faire de l'amélioration? Je dirais oui. Puis d'ailleurs, le dossier qu'on présente ici présente justement un écart, quand on regarde les chiffres théoriques comment est-ce qu'on fait pour les atteindre de façon à améliorer, on sait qu'il y a des pistes encore qu'on peut améliorer notre performance, entre autres dans la gestion des projets, on sait que, à TransÉnergie, l'importance des projets, soixante-quinze pour cent (75 %) de la base tarifaire est constitué de projets. Alors, la réalisation de ces projets-là dans les délais, dans les temps avec un minimum d'inconvénients ou de perturbations sur le réseau, c'est une priorité. Alors, il y a de la place à améliorer. Ça, c'est clair qu'on peut améliorer notre performance. Mais le dossier qu'on présente, c'est un dossier qui présente déjà une amélioration de performance qui est intégrée dedans. De façon à réaliser ce que l'on présente dans ce dossier-là, il faut améliorer notre performance en termes de la gestion de l'ensemble des équipes de TransÉnergie. Q. [31] Je vous remercie de votre réponse. Elle est honnête. Il y a toujours de la place à l'amélioration. Parfait. On va travailler là-dessus dans les prochains jours. Merci. »¹

4. Les conclusions recherchées par la FCEI dans sa preuve écrite sont réitérées et maintenues, sous réserve des indications données à l'audience par le témoin de la FCEI M. Antoine Gosselin.
5. La présente argumentation n'entend pas répéter la preuve écrite déposée par la FCEI mais souhaite plutôt mettre en lumière certains éléments apparus lors de l'audience.
6. La FCEI veut aussi rappeler à HQT que le degré de détail dans l'information qu'un intervenant comme la FCEI peut rechercher lors des demandes de renseignements écrits ou lors de l'audience fait partie de la raison d'être de l'intervention de la FCEI.

¹ NS. vol. 1, p. 188 (ligne 14) à p. 190 (ligne 1) [André Boulanger par Me André Turmel].

7. Le témoin de la FCEI à l'audience a mentionné que :

« (...) L'autre élément général dont je voulais vous parler, c'est la notion de l'analyse ligne par ligne. On nous a dit « la FCEI regarde ligne par ligne, on devrait plutôt peut-être regarder les choses dans leur ensemble. » On est en régime de coût de service, je pense que c'est la nature même du coût de service de faire ce genre d'analyse là puis de poser des questions sur les variations puis d'essayer de comprendre ce qui se passe avec un certain niveau de détails. Donc, ça, c'est pour les points généraux. »²

8. La FCEI, ni la Régie de l'énergie d'ailleurs, ne sauraient être privées des informations susceptibles d'aider à la prise de décision de la Régie. La réglementation sur la base des coûts faits en sorte que l'ensemble des coûts doivent être identifiés, attribués, alloués et expliqués.

9. HQT, par la voie de ses témoins, doit accepter cette réalité, même si elle demande de la part de son personnel un travail important, doit aller au-delà des informations générales et doit fournir les informations pertinentes demandées selon le niveau de détails suggérés.

10. La Régie aura noté que lorsque la FCEI obtient des clarifications qui lui manquent ou qui répondent à ses questionnements légitimes, comme dans la preuve préparée par son analyste, notre cliente n'hésite pas à reconnaître ce qui est valable et ainsi changer ses recommandations.

11. Ce dossier ne présente pas des enjeux spécifiquement juridiques mais repose sur la nature des éléments factuels au dossier et sur les explications données par HQT au soutien de sa demande.

12. C'est donc dans ce contexte de l'appréciation du coût de service du Transporteur que se situe l'enjeu principal du dossier tarifaire 2016 d'HQT.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

13. HQT demande l'approbation des charges nettes d'exploitation de 742,9 M\$, soit une hausse de 35,4 M\$ de ses charges nettes d'exploitation comparativement à l'année historique. Ce montant montre une hausse importante de 5,6% au montant obtenu à l'aide de la formule paramétrique approuvée par la Régie.

² N.S. vol. 4, p. 89 (lignes 7 à 17) [Antoine Gosselin par Me André Turmel].

Masse salariale

14. La preuve écrite de la FCEI à cet égard, aux pages 3 à 10, est claire et les recommandations à cet égard sont maintenues.
15. HQT, à l'audience, n'a toutefois pas répondu de manière précise aux critiques de la FCEI sur cette question et s'est contenté d'affirmations générales.
16. La FCEI estime que les prétentions soumises par le Transporteur à l'audience n'ont pas été démontrées. Par ailleurs, la FCEI constate que les écarts de dotation historiques (réels par rapport à prévus) sont en moyenne de -3,5% sur la période 2010-2014 et tous inférieurs ou égaux à -2,3%.
17. Ainsi, la FCEI estime que l'hypothèse d'une surévaluation des ETC et des coûts de main-d'œuvre prévus qu'elle avait indiquée dans sa preuve écrite s'est confirmée à l'audience.
18. La recommandation sur la masse salariale ne repose pas sur les résultats historiques, mais sur l'absence de justification pour une portion de ces charges que la FCEI évalue à 11 M\$.

La FCEI recommande de réduire le budget demandé de 11 M\$ relativement à la masse salariale.

19. Quant aux services externes, la preuve écrite de la FCEI mentionne que :

« Par ailleurs, le budget demandé pour les services externes dans leur ensemble n'est pas cohérent avec les justifications mises de l'avant dans l'approche paramétrique du Transporteur. En effet, le budget de l'année témoin 2015 était de 50,4 M\$. Si on y ajoute, l'impact des facteurs identifiés par le Transporteur pour justifier la hausse demandée, soit 10,6 M\$ pour les éléments de suivi particulier³ et environ 1 M\$ en inflation, on retrouve un budget d'environ 62 M\$, soit 7 M\$ de moins que le budget demandé de 68,8 M\$. »⁴

20. La FCEI a cherché à creuser l'origine des écarts à l'audience cherchant à mieux comprendre la nature des écarts constatés et leur caractère permanent ou temporaire.

³ B-0050, HQT-13, Document 5, p. 6.

⁴ Mémoire de la FCEI, p. 7.

21. Les nombreux échanges avec le contrôleur d'HQT M. Veci sur cette question ont clarifié jusqu'à un certain point cette question⁵.
22. M. Gosselin pour la FCEI a pris acte des informations reçues à l'audience :

« Et on n'avait pas d'explication vraiment, dans le dossier, de ce qui s'était passé à ce niveau-là. On avait, oui, une explication pour le réel deux mille quatorze (2014), entre l'année témoin puis l'année réelle, mais ça n'expliquait pas ce qui s'était passé entre la base puis le réel ou, en tout cas, peut-être une petite partie de ce qui s'était passé mais il restait beaucoup de « loose », comme je dirais. Donc, on a posé des questions là-dessus et la réponse, que je vous dirais, là, la substance qu'on a obtenue par rapport à ça c'est essentiellement... on nous a dit que, bien, on avait réaligné nos affaires puis ce qu'on avait prévu faire à l'interne avait été fait à l'externe, ça avait réduit les postes de stock, entre autres, puis que ça s'était plutôt ramassé en services externes.

Et sur la question de la flexibilité du Transporteur, on ne conteste absolument pas le fait que ça fait partie de son rôle actif, du Transporteur, de dire : « Bien, en cours d'année, bien, ce que je prévoyais faire comme ça, il y a peut-être une meilleure façon de le faire en fonction des circonstances puis, au lieu d'avoir plus de charges en stock et autres, bien, je vais avoir plus de charges en services externes, finalement. » Sauf que, comme je le disais tantôt, dans le cadre du coût de service puis de l'analyse ligne par ligne, il faut que les explications suivent.

Donc, je vous dirais que, globalement, on comprend le concept, qu'on a réorienté les choses puis que les charges se sont déplacées. On aurait peut-être aimé avoir un petit peu plus de substance que ça sur précisément qu'est-ce qui a été réaligné comme ça. Est-ce que ça a un caractère... est-ce que tout ça a un caractère permanent ou ça a un caractère ponctuel? On est partiellement satisfait.

Mais, bon, malgré ça, la décision qu'on a prise c'est de retirer cette recommandation-là et puis de... c'est ça, de retirer cette recommandation-là. Donc, pour ce qui est des services externes, on n'a plus de recommandation de réduire les charges. »⁶

⁵ N.S. vol. 3, pp. 28 à 37 [Louis Veci par Me André Turmel].

⁶ N.S. vol. 4, pp. 91 (ligne 22) à 93 (ligne 16) [Antoine Gosselin par Me André Turmel].

Par conséquent, la FCEI retire sa recommandation à l'effet de réduire le budget demandé en services externes de 7 M\$

23. La FCEI maintient les autres recommandations de sa preuve écrite sur les charges d'exploitations à l'exception de ce qui suit.
24. À l'audience, le témoin de la FCEI, M. Gosselin, mentionne :

« L'autre élément qui change au niveau des charges nettes d'exploitation c'est le quatrième point de la liste, là, des charges nettes d'exploitation, qui est de réduire de onze millions (11 M\$) additionnels le budget des charges nettes d'exploitation. Qu'on laisse également tomber, suite au fait qu'on nous ait confirmé qu'en fait, pour deux mille quinze (2015), on s'aligne encore sur un déficit au niveau des charges d'exploitation, au niveau de trente-trois point cinq millions (33.5 M). On nous dit que c'est à ce jour, donc quand on nous dit que c'est à ce jour, j'en conclus que c'est probablement du 10/2. Donc, ça me semble plutôt réaliste de penser qu'on va être soit proche de la prévision ou soit au-dessus. Donc, à partir de là, on considère, nous, qu'on a deux années où, au niveau des charges d'exploitation, on est essentiellement en ligne avec les prévisions. Puis, à partir de là, bien, notre raisonnement pour cette recommandation-là était beaucoup au niveau de la performance prévisionnelle et donc, là-dessus, on revoit notre position puis donc, on retire aussi cette recommandation-là pour le onze millions (11 M\$) qui est là. »⁷

25. **En tenant compte à la fois des explications du Transporteur, la FCEI retire sa recommandation qui portait sur une réduction de 11 M\$ au budget demandé en sus des éléments identifiés précédemment.**

Mises en service, base de tarification et amortissement

26. Dans sa preuve écrite, la FCEI rappelle que depuis plusieurs années le Transporteur tend à surévaluer les mises en services de même que le niveau de la base de tarification et de la dépense d'amortissement.

Mises en services

« Le Transporteur prévoit des mises en services de 1 950 M\$ pour 2015 et de 1 197 M\$ pour 2016. La FCEI estime qu'il est peu probable que le Transporteur réalise le niveau de mise en service prévu pour ces deux années.

⁷ N.S., vol. 4, p. 93 à 94 [Antoine Gosselin par Me André Turmel].

La FCEI a observé une surestimation systématique des mises en services par le Transporteur et ce par des marges importantes. Entre 2008 et 2014 les mises en services prévues à chaque dossier tarifaire (celles de l'année de base et de l'année témoin) ont été surestimées six fois pour des montants variant de 171 M\$ à 575 M\$ et sous-estimées une fois de 99 M\$. Ainsi, d'un point de vue statistique, la probabilité que la prévision des mises en services du présent dossier soit surévaluée est considérable.

Les écarts proviennent tout autant d'une surestimation à l'année de base qu'à l'année témoin⁸. De façon surprenante, les écarts sont souvent plus importants entre l'année de base et le réel qu'entre l'année témoin et le réel. Par exemple, l'écart entre l'année témoin 2014 et le réel 2014 est de 302 M\$ alors qu'il est de 521 M\$ entre l'année de base 2014 et le réel.

Les rapports annuels du Transporteur montrent clairement que les écarts sont souvent le fait de reports de mises en service et de réalisations de projets à des coûts moindres que prévu.

HQT prévoit pour l'année de base 2015 des mises en services de 1950 M\$ alors qu'il prévoyait seulement 1089 M\$ à l'année témoin 2015. En réponse à une question de la Régie, il souligne le report de multiples projets de 2014 vers 2015. Toutefois, le Transporteur ne prévoit aucun report de projet de 2015 à 2016 et ce malgré que, tel que mentionné précédemment, des reports soient constatés de manière récurrente.

Le niveau de mises en services prévu en 2015 est le plus élevé depuis de nombreuses années ce qui risque d'exercer une pression sur les ressources du Transporteur. Cette pression sera de plus exacerbée par le fait que les mises en services ne générant pas de revenus représentent une proportion largement plus importante des mises en services que par les années passées⁹. Or, les mises en services ne générant pas de revenu requièrent beaucoup plus de ressources que celles ne générant pas de revenu¹⁰.

Au total, la FCEI estimait avant la tenue de l'audience qu'il y avait une forte probabilité qu'il y ait des reports de mises en service en 2015 et 2016. Ces reports auront inévitablement un impact sur le niveau des amortissements et de la base de tarification. »¹¹

⁸ Voir annexe 1

⁹ HQT-6, Document 3, p. 9.

¹⁰ HQT-3, Document 1, p. 15.

¹¹ Mémoire de la FCEI, pp. 10-11.

27. L'audience est venue apporter un éclairage sur ces nombreux questionnements.
28. Pour l'innovation technologique, la recommandation de la FCEI est basée d'une part sur l'absence de prise en compte de l'impact des projets venant à maturité dans l'évaluation du budget et d'autre part sur les écarts historiques. Mais les écarts historiques dans ce domaine persistent en 2014.
29. En somme, l'affirmation de Me Fréchette: « 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. » est inexacte.

Amortissement et rendement sur la base de tarification

30. L'analyse de la FCEI des dépenses d'amortissement pour les années 2012 à 2014 montre que celles-ci ont été surévaluées d'environ 40 M\$ par année. Pour l'année 2015, l'important volume de reports de mises en service aura un fort impact à la baisse sur la charge d'amortissement entraînant un écart supérieur à 100 M\$ à l'année de base.
31. La FCEI constate par ailleurs que les écarts sur le rendement de la base de tarification liés au volume de mises en service sont de -26,9 M\$ en 2012, -8,1 M\$ en 2013 et -27,4 M\$ en 2014.¹²

Lors de l'audience, le témoin de la FCEI a indiqué ce qui suit :

« Oui. Et maintenant l'autre point. L'autre point touche, cette fois-là, la base de tarification, les mises en service et le rendement... l'amortissement et le rendement sur la base de tarification. Donc, le premier point que je voudrais faire par rapport à ça c'est l'importance des mises en service prévues pour deux mille quinze (2015). Quand on regarde les charges d'exploitation, généralement ce qu'on regarde c'est le montant qui est prévu pour deux mille seize (2016) puis c'est ça qui a de l'impact sur le revenu requis deux mille seize (2016). Et l'année de base, on la regarde plus comme une référence. Mais, en soi, le montant qui est à l'année de base n'a pas d'impact sur le revenu requis de deux mille seize (2016). Au niveau de l'amortissement puis du rendement, c'est tout à fait différent. Le niveau deux mille quinze (2015) c'est pas juste une indication pour savoir est-ce que ma prévision deux mille seize (2016) est bonne ou pas. La prévision deux mille quinze (2015) a un impact direct sur le

¹² Le montant de 27,4 M\$ représente l'effet avant application de la correction de 100 M\$ de la base de tarification par la Régie. Voir HQT-13, Document 8, p. 10.

revenu requis deux mille seize (2016) parce qu'elle affecte le niveau d'amortissement qu'il va y avoir, puis elle affecte le niveau de base de tarification qu'il va y avoir durant l'année deux mille seize (2016) à partir du mois de janvier jusqu'au mois de décembre. Une chose qu'on a mentionnée dans notre preuve puis que je répète, c'est que les objectifs de mise en service pour deux mille quinze (2015), je comprends qu'on a pris une... un facteur de glissement de deux cents millions (200 M\$). Mais malgré ça, il reste qu'on est à un niveau qui est quand même historiquement élevé par rapport à ce qui s'est fait au réel dans toutes les années précédentes.

La nouvelle information qu'on a au niveau de cette question-là c'est au niveau des glissements. En présentation ce qu'on nous a dit c'est qu'on avait pris un glissement d'à peu près quatre cent millions (400 M\$), je pense, en deux mille seize (2016). On a posé des questions aussi pour savoir quel était le glissement en deux mille quinze (2015) parce que, comme je vous dis, ça a un impact direct sur le revenu requis. Donc on nous dit qu'on en a pris un. On va avoir, en engagement je pense, l'impact que ça, ça a sur le revenu requis en termes d'amortissement puis de rendement. Et on pense que ça aussi, ça doit être pris en compte dans l'évaluation de ce qui est une prévision raisonnable. Cela étant dit, il ne faut pas oublier le fait qu'à l'année deux mille quatorze (2014) il y avait eu un facteur de glissement qui avait été intégré dans la prévision et que malgré ça, on a...on s'est quand même retrouvé avec un écart considérable. Et donc ce... et donc ce que l'on propose en fait, c'est étant donné que pour deux mille quatorze (2014) le facteur de glissement était déjà intégré et que notre recommandation se base sur deux mille douze (2012) à deux mille quatorze (2014) et qu'entre deux mille douze (2012) et deux mille treize (2013) il n'y avait pas de facteur de glissement qui était déjà intégré à la prévision, notre recommandation c'est de retenir, dans le fond, de corriger, notre recommandation, des deux-tiers de la valeur des... de l'impact des facteurs de glissement qui sont... qui sont calculés par le Transporteur. Donc, par exemple pour deux mille seize (2016) le Transporteur indique que le facteur de glissement qu'il a pris, ça a un impact de quinze millions (15 M\$). On recommande de corriger des deux-tiers de cette valeur-là, notre recommandation, c'est-à-dire de dix millions (10 M\$). Quand on aura le chiffre pour deux mille quinze (2015), on corrigera également des deux-tiers de la valeur. Donc pour l'instant, avec l'information qu'on a, notre recommandation était de soixante-trois (63) pour le rendement et l'amortissement. Elle passe à cinquante-trois (53) et si, par exemple, on nous dit qu'il y a un autre quinze millions (15 M\$) d'impact du glissement deux mille quinze (2015), elle sera de quarante-trois. Et ça complète ma présentation. »¹³

¹³ N.S. vol. 4, pp. 95 à 98 [Antoine Gosselin par Me André Turmel].

32. Considérant la conclusion de la FCEI quant au report de mise en services en 2015 et 2016 et l'historique de prévision des dépenses d'amortissement et de rendement sur la base de tarification, la FCEI révisé sa recommandation qui était à l'effet de réduire de 42 M\$ la dépense d'amortissement et une réduction de 21 M\$ du rendement sur la base de tarification.
33. La nouvelle recommandation, à l'issue de l'audience, est de réduire les montants mentionnés au paragraphe précédent de 10 M\$.

Sommaire des recommandations

34. La FCEI formule les recommandations suivantes :
- Réduire de 32,5 M\$ le budget des charges nettes d'exploitation.
 - Réduire la prévision de la masse salariale de 11 M\$.
 - Réduire la prévision du budget des services externes de 7 M\$.
 - Réduire la prévision du budget en innovation technologique de 3,5 M\$.
 - Réduire de 11 M\$ additionnels le budget des charges nettes d'exploitation.
 - Réduire de 53 M\$ la prévision de la dépense d'amortissement et du rendement sur la base de tarification.
 - Exclure du revenu requis 2015 les dépenses encourues aux fins de l'implantation et de l'application des normes CIP v5 au montant de 1 M\$.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal, ce 1^{er} décembre 2015

(s) *Fasken Martineau Dumoulin,*
S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Fasken Martineau DuMoulin
S.E.N.C.R.L., s.r.l. Procureurs de
l'intervenante la FCEI

Copie conforme