

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION
DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES
DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2017

DOSSIER : R-3981-2016

RÉGISSEURS : Me MARC TURGEON, président
Me LISE DUQUETTE
Mme FRANÇOISE GAGNON

AUDIENCE DU 29 NOVEMBRE 2016

VOLUME 7

CLAUDE MORIN et JEAN LAROSE
Sténographes officiels

COMPARUTIONS

Me ALEXANDRE DE REPENTIGNY
procureur de la Régie;

DEMANDERESSE :

Me YVES FRÉCHETTE
procureur d'Hydro-Québec Transport (HQT)

INTERVENANTS :

Me STEVE CADRIN
procureur de l'Association des hôteliers du Québec
et de l'Association des restaurateurs du Québec
(AHQ/ARQ);

Me PIERRE PELLETIER
procureur de l'Association québécoise des
consommateurs industriels d'électricité et du
Conseil de l'industrie forestière du Québec
(AQCIE/CIFQ);

Me PAULE HAMELIN et
Me NICOLAS DUBÉ
procureurs de Énergie Brookfield Marketing S.E.C.
(EBM);

Me ANDRÉ TURMEL
procureur de la Fédération canadienne de
l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

Me GENEVIÈVE PAQUET
procureure de Groupe de recherche appliquée en
macroécologie (GRAME);

Me PAULE HAMELIN et
Me NICOLAS DUBÉ
procureurs de Nalcor Energy Marketing Corporation
(NEMC);

Me DOMINIQUE NEUMAN
procureur de Stratégies énergétiques et Association
québécoise de lutte contre la pollution
atmosphérique (SÉ-AQLPA);

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PLAIDOIRIE PAR Me YVES FRÉCHETTE	4
PLAIDOIRIE PAR Me STEVE CADRIN	120
PLAIDOIRIE PAR Me PIERRE PELLETIER	160
PLAIDOIRIE PAR Me NICOLAS DUBÉ	200
PLAIDOIRIE PAR Me ANDRÉ TURMEL	221
PLAIDOIRIE PAR Me GENEVIÈVE PAQUET	241
PLAIDOIRIE PAR Me NICOLAS DUBÉ	256
PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	335

1 L'AN DEUX MILLE SEIZE (2016), ce vingt-neuvième
2 (29e) jour du mois de novembre :

3

4 LA GREFFIÈRE :

5 Protocole d'ouverture. Audience du vingt-neuf (29)
6 novembre deux mille seize (2016), dossier R-3981-
7 2016. Demande du Transporteur de modification des
8 Tarifs et conditions des services de transport pour
9 l'année deux mille dix-sept (2017). Poursuite de
10 l'audience.

11 LE PRÉSIDENT :

12 Bon début d'audience à tous les participants.
13 Alors, la Régie est prête à débiter la journée avec
14 vous, Maître Fréchette.

15 PLAIDOIRIE PAR Me YVES FRÉCHETTE :

16 Alors, merci. Alors, bonjour à tous. Yves Fréchette
17 pour le Transporteur. Alors, je vous ai fait
18 remettre ce matin la plaidoirie sous forme écrite
19 que je vous livrerai. À chaque année évidemment il
20 y a des copies pour tous. J'ai remis aussi
21 l'original à notre dame ici devant. Alors,
22 l'original pourra être versé, là, au SDÉ. Je
23 compterai sur vous, là, pour cette tâche-là. Je ne
24 sais pas c'est quoi le B, là, notre dame pourra...

25

1 LA GREFFIÈRE :

2 C'est non coté.

3 Me YVES FRÉCHETTE :

4 Ah! C'est non coté. Bon. Bien, alors tant mieux,
5 celui-là est non coté. Évidemment, puis je vous dis
6 ça à chaque année, c'est toujours un exercice
7 extrêmement exigeant. Si jamais par hasard ce
8 document-là qu'on vous prépare avec, comme dirais
9 monsieur Boucher, « amour », alors si jamais vous
10 mettez ça de côté dès après que j'ai fermé mon
11 micro, n'hésitez pas à me le dire. On y met
12 tellement d'efforts.

13 Et c'est certain, je vais y revenir un
14 petit peu plus tard, mais cette année, il reste
15 quand même qu'on avait un dossier avec une densité
16 d'information qui était quand même assez colossale.
17 Pour avoir fait une quinzaine d'années... être
18 présent ici au micro depuis une quinzaine d'années,
19 dont pour les intervenants à une certaine époque,
20 je peux vous dire que cette année, c'est tout un
21 dossier en termes de contenu, en termes de
22 présence. Anyway, je vais y revenir.

23 Il reste quand même que le document, je ne
24 veux pas en faire... À une certaine époque, j'avais
25 des collègues qui en faisaient une lecture très

1 très suivie. Je vais vous offrir plutôt un
2 parcours. Il y a des endroits où je vais vous
3 avouer que l'oral ne sera jamais aussi fort que le
4 littéraire, alors je vais m'attacher au texte lui-
5 même. À certains endroits, bien, je vous donnerai
6 mon impression générale de la chose.

7 Si on prend maintenant la table des
8 matières, je vais peut-être vous donner un petit
9 topo de la balade ou du parcours qu'on fera
10 ensemble. Je vais, pour des fins de planification,
11 l'objectif c'est de vous compléter ça à l'intérieur
12 de l'heure qui suit, donc à dix heures (10 h 00),
13 en principe, je devrais avoir terminé, à moins que
14 vous ayez des questions ou quoi que ce soit.

15 Alors, rapidement, les rubriques.
16 Évidemment, si on regarde le contexte et les faits
17 saillants, bien je pense que je vais revenir sur
18 certains aspects. Au niveau de l'introduction, je
19 vous reprends quand même des petits extraits des
20 moyens préliminaires qui vous sont... parce qu'il
21 reste que vous allez déterminer la légalité à
22 l'égard des arguments qui vous ont été offerts.
23 Alors, je vous ai ramené certains éléments clés de
24 ces aspects-là en vous demandant bien sûr de... en
25 considérant comme étant réitérés dans cette

1 plaidoirie les éléments qu'on a fait valoir jeudi
2 dernier.

3 Au niveau des contexte et faits saillants,
4 bien sûr, je reviendrai sur des extraits du
5 témoignage de monsieur Boucher. Il reste quand même
6 que cette année ça aussi ça faisait partie des
7 nouveautés. Alors, on avait un nouveau président,
8 un nouveau contrôleur, et caetera. Alors,
9 c'était... ça amène, je me permets de vous
10 l'amener, une vision différente. Ça confirme
11 certaines choses qu'on fait parce que monsieur
12 Boucher, ce n'est pas un premier venu en matière de
13 maintenance, en matière de gestion d'actifs
14 stratégiques, son CV puis l'expérience qu'il
15 démontre sont très parlants à cet égard-là.

16 Ensuite de ça, rapidement je vais aborder
17 au thème 3 l'efficience et la performance du
18 Transporteur, bien sûr, le modèle de gestion des
19 actifs qu'on vous présente quand même depuis
20 quelques années. Cette année, on a amené ça à un
21 autre niveau. On parle de la gestion des actifs, on
22 revient sur la rentabilité du modèle, on revient
23 sur la détermination des besoins qui en découlent.
24 Alors, c'est quand même un élément d'une grande
25 importance. On avait une preuve d'une très grande

1 densité, d'une centaine de pages. Et, bien sûr, les
2 demandes de renseignements qui sont attachées.
3 Alors, vous allez voir, dans le texte que je vous
4 propose, certaines lignes de force, avec chacune à
5 chaque fois des références, soit aux notes
6 sténographiques ou soit à la preuve. Alors, je me
7 permets humblement de vous dire que ça va être un
8 guide qui pourra compléter vos notes, qui pourra
9 compléter l'appréciation que vous en avez déjà
10 suite aux témoignages que vous avez entendus.

11 Ensuite, on va aborder rapidement la mesure
12 de l'efficience, ainsi qu'au paragraphe... à la
13 section 4, les principes réglementaires qui
14 touchent deux grands objets. Bien sûr, les
15 modalités de récupération du compte de frais
16 reportés pour les PK.

17 Et aussi ce qu'on vous a demandé pour la...
18 en ce qui concerne l'avancement des projets majeurs
19 où on vous suggère un décalage dans le temps. Ce
20 n'est pas un sujet qu'on a abordé véritablement en
21 témoignage ou quoi que ce soit, mais il reste quand
22 même que la preuve documentaire est assez précise à
23 ce sujet-là. Je pense qu'on a couvert vraiment les
24 aspects qui... je n'y reviendrai pas de façon
25 extensive. Mais, je vous rappelle quand même que

1 l'objectif de ça, c'était de rendre une information
2 qui soit la plus fraîche possible à la Régie, dans
3 un contexte où, par rapport au moment où les
4 premières décisions sont arrivées sur le moment de
5 vous rendre compte de ces projets-là, je pense
6 qu'on avait deux ou trois projets, alors que,
7 maintenant, le nombre des projets, vous le
8 connaissez, il a vraiment substantiellement
9 augmenté. Et puis on vous a fait la démonstration
10 du décalage au niveau des prévisions. Alors,
11 l'objectif, puis je n'y reviendrai pas, mais
12 l'objectif, ça va être vraiment, puis c'est bien
13 décrit dans la preuve, de vous donner une
14 information qui soit la plus fraîche.

15 (9 h 10)

16 Ensuite de ça je viendrai rapidement sur le
17 revenu requis et les CNE qui sont évidemment les
18 dépenses nécessaires à la prestation du service. On
19 va aborder ça. Évidemment je vais aborder aussi la
20 question, et je vais vous donner notre vision toute
21 particulière de... Parce que le budget de
22 maintenance, pour nous, c'est quarante-cinq (45),
23 ce n'est pas quarante-cinq millions (45 M\$) plus
24 quinze (15) à l'égard des effectifs, comme certains
25 intervenants ont mentionné. C'est vraiment un

1 budget spécifique de quarante-cinq millions
2 (45 M\$).

3 Et je vous ferai avec vous la genèse à
4 partir des années deux mille douze (2012), deux
5 mille treize (2013) où on a le... entre guillemets,
6 vous allez me permettre l'anglicisme, puis ça va
7 faciliter la tâche des traducteurs, le « rebasing »
8 en deux mille douze (2012), deux mille treize
9 (2013). Et puis par la suite comment se décline
10 donc le budget de maintenance de deux mille
11 quatorze (2014), deux mille quinze (2015), et
12 caetera, et caetera. Alors, je me permettrai
13 d'aborder ce sujet-là avec vous dans cette section-
14 là.

15 Ensuite, évidemment vient l'évolution de la
16 base de tarification, bien sûr. Les moyens
17 préliminaires en ont fait état. Les témoignages de
18 part et d'autre, de la part de NEMC et de notre
19 part également ont abordé l'importance du projet
20 Chamouchouane, son cadre, ses aspects structurants.
21 On a témoigné encore devant vous là-dedans à cet
22 égard-là. Et aussi on a témoigné du degré
23 d'avancement du projet. Monsieur Giroux, je me
24 rappelle, vous l'avez fait revenir pour décrire
25 chacune des étapes qui étaient déployées dans le

1 cadre du projet. Alors, je vais y revenir bien sûr
2 en touche, mais il reste quand même que c'est un
3 projet structurant, c'est un projet majeur. Il y a
4 certains aspects sur lesquels je veux mettre
5 l'emphase avec vous qui sont pertinents pour nous.
6 Alors, vous allez revoir ça dans cette rubrique-là.

7 Viendra par la suite la rubrique 8 qui est
8 sur la planification. Vous allez voir, on ne le
9 voit pas en rubrique séparée, mais bien sûr le
10 critère de conception pour la pointe exceptionnelle
11 sera abordé dans cette section-là, ainsi que notre
12 vision de la catégorie maintien et amélioration de
13 la qualité du service. Bien sûr, on a un rendez-
14 vous auquel vous nous avez convié. Mais il reste
15 tout de même qu'on voulait vous offrir dans une
16 première vue, parce que, notre vision des choses,
17 comment elle s'incarne, comment ça se décline dans
18 nos projets. Alors, monsieur Giroux en a témoigné.

19 Et puis je pense que ça vous donne quand
20 même, comme dans toute chose, nos amis Chinois nous
21 parlent du yin et du yang, de l'équilibre, alors
22 vous avez à la fois une vision qui est celle qui
23 est présentée par certains intervenants, mais vous
24 avez aussi notre vision. Et, ça, avant de se lancer
25 dans un tel examen, bien, je pense qu'on croyait

1 que c'était vraiment pertinent que vous ayez deux
2 visions des choses qui puissent vraiment vous
3 amener sur - si vous me permettez - sur des bons
4 rails, si on va toujours de l'avant avec ça.

5 Évidemment un court mot sur l'alimentation
6 bouclée et en dérivation. Je n'ai pas le prétention
7 d'avoir la science de monsieur Giroux qui s'est
8 largement exprimé là-dessus, ni celle de monsieur
9 Deslauriers, bien sûr. Mais dans cette section-là,
10 j'aborde rapidement certains extraits de la preuve,
11 les éléments qui sont fondamentaux, là, avec
12 lesquels nous vous prions... que nous vous prions
13 d'examiner à ce sujet-là.

14 Ensuite de ça, aborderons rapidement les
15 aspects de commercialisation, taux de pertes de
16 transport. Encore une fois monsieur Giroux s'est
17 largement exprimé sur le sujet. On a beaucoup
18 documenté au niveau des réponses aux demandes de
19 renseignements, ainsi que dans la preuve, ces
20 aspects-là. Alors, j'y reviendrai rapidement pour
21 faire valoir notre point de vue. Au niveau des
22 relations commerciales, ça aussi ça sera très
23 court, très bref.

24 La rubrique 10, qui est peut-être un petit
25 peu point d'interrogation, alors c'est vraiment la

1 question que vous nous aviez posée sur la mise à
2 jour de la contribution puis à quel moment il
3 serait plus approprié de le faire. On vous fait une
4 proposition à la rubrique 10. On vient à la
5 rubrique 11 sur le déroulement de la Phase 2. On
6 fait des propositions, mais surtout la difficulté
7 dans laquelle on est, je vais vous exprimer ça.
8 Puis vous pourrez soit renchérir ou nous donner des
9 indications qui vont pouvoir nous guider sur votre
10 vision de la Phase 2.

11 Et puis j'aurai une petite... avant de
12 conclure, j'aurai une petite section qui... et pour
13 nous c'est important, il y a certaines déclarations
14 qui ont été mises de l'avant par des témoins, et
15 caetera. Je vais vouloir redresser et recadrer ça.
16 Alors je vais y aborder juste avant de conclure.

17 Je l'avais esquissé un peu tantôt, puis je
18 me permets de vous le rajouter, la plaidoirie qu'on
19 vous offre, c'est quand même un pâle reflet de la
20 densité de la preuve qu'on a administrée. Quand on
21 examine la preuve offerte, quand on examine les
22 quatre rondes de demandes de renseignements, une
23 Phase 2, des moyens préliminaires qui vous sont
24 plaidés une journée durant en début d'audience, ça
25 reste quand même un dossier d'une ampleur sans

1 précédent ces dernières années.

2 (9 h 14)

3 Et, ça, c'est en écho à vos demandes. Mais
4 c'est aussi la démonstration, je pense, du sérieux
5 du Transporteur à l'égard des demandes qui vous
6 sont faites cette année. Je pense qu'il n'y a pas à
7 douter, là, dans chaque... la qualité des panels,
8 elle était là, là. Pour chacun des sujets qui
9 étaient à l'ordre du jour, des spécialistes étaient
10 présents. Que ce soit en fiabilité, que ce soit en
11 exploitation, que ce soit en planification, que ce
12 soit, évidemment, madame Roquet, que vous
13 connaissez, qui vous ramène toute sa vision qui
14 s'incarne dans le modèle de gestion des actifs.
15 Alors, cette année, à n'en pas douter, la qualité
16 des représentations qui vous sont faites, monsieur
17 Brassard, monsieur Veci, madame Boucher qui revient
18 encore une fois. Écoutez, là, cette année, je me
19 permets de le dire, vous avez un ensemble de
20 preuves documentaires et de preuves testimoniales
21 de très haute qualité. J'espère que vous partagez
22 cette opinion avec moi.

23 Mais une chose qui est certaine, en tout
24 cas, c'est que le Transporteur n'a ménagé aucun
25 effort pour vous offrir des témoins crédibles,

1 experts dans leur domaine, pour couvrir tous les
2 aspects qui étaient de... qui étaient liés à vos
3 questionnements. En plus de ramener, vous le savez
4 bien, là, en cours de route... puis c'est tout à
5 l'honneur de tous ceux qui ont participé ici, mais
6 il reste quand même qu'on a pu faire tout ça à
7 l'intérieur du calendrier, dont rajouter un panel,
8 qui a été celui du panel 3A, pour la fiabilité,
9 compléter des éléments au niveau du panel 2.

10 Alors, j'ai assez couvert, là, mais vous
11 avez compris ce que je voulais vous dire, mais il
12 reste que les témoignages qui vous sont offerts,
13 malgré que certains ont pu avoir des doutes, puis
14 je vais y revenir plus tard, mais les témoignages
15 nous apparaissent... sont sincères. Pas « nous
16 apparaissent », ils sont sincères, ils sont
17 probants, ils font vraiment une démonstration des
18 problématiques qui sont vécues au quotidien.

19 Parce que vous avez, cette année, au-delà
20 des manifestations de principe, des scénarios qui
21 vous sont présentés, vous avez des témoignages de
22 gens du terrain. Vous avez monsieur Tessier, il y a
23 des extraits, on va y revenir, qui vous exprime les
24 difficultés. Monsieur Veci, qui vous raconte les
25 difficultés au niveau de la maintenabilité. Vous

1 avez monsieur Brassard qui s'est exprimé, qui
2 travaille en continu en première contingence, avec
3 des exemples qui étaient très parlants.

4 Alors, ça, je pense que c'est toute une
5 mesure qui est... quand on doute, là, que le
6 Transporteur... ou qu'on essaie de remettre en
7 doute que le Transporteur est... n'agit pas en
8 toute transparence, je pense que ce dossier-ci, là,
9 est tout à fait la démonstration inverse. C'est
10 qu'on est devant vous avec la plus grande sincérité
11 et le plus grand caractère probant au niveau de la
12 preuve puis de la qualité des témoins qui vous sont
13 offerts cette année, c'est... en tout cas. Moi,
14 dans les quinze (15) dernières années, je peux vous
15 dire que c'est l'audience où la densité de
16 l'administration de la preuve a été la plus grande
17 au niveau du raffinement et de son contenu.

18 Alors, tout ça pour vous amener à la page
19 3. C'est sûr que vous allez douter de mon score
20 d'avocat, là, mais on est capable de vous chanter
21 ça à l'intérieur du trois quarts d'heure qu'il
22 reste.

23 Alors, je vais passer rapidement sur la
24 rubrique « Introduction ». Et c'est ce que je vous
25 mentionnais, vous avez ça à partir de la moitié de

1 la page où je vous ai quand même... je me suis
2 permis de vous citer, là, sur le fait que vous
3 allez revenir sur la décision sur la légalité. Vous
4 avez permis, hein, vous avez rejeté la radiation de
5 la preuve mais vous allez vous prononcer, comme
6 vous l'annoncez, sur la légalité, hein, des
7 arguments puis de ce qui vous était offert. Alors,
8 je me suis permis de vous remettre ces deux
9 extraits là.

10 Évidemment, de vous citer, à l'égard de
11 l'AQCIE, en ce qui concerne ses représentations
12 au... en ce qui concerne les PK et la récupération.
13 À la page 4, là, où on voit les conclusions,
14 évidemment, que je me permets de vous lire, là, et
15 de vous reprendre. Les conclusions de l'intervenant
16 AQCIE à cet égard-là, qui remettent en cause les
17 déterminations finales de la Régie dans les
18 décisions D-2016-77 et D-2016-174 sont irrecevables
19 et ne reposent sur aucune assise juridique ou
20 factuelle valable.

21 Je vous reviens aussi rapidement, là, sans
22 en faire la nomenclature précise, NEMC qui, bien
23 sûr, a remis en doute toute la question de la
24 causalité des coûts dans le projet Chamouchouane.
25 Vous avez les arguments qui vous ont été... sous

1 forme de sommaire, bien sûr, qui vous ont été
2 présentés jeudi dernier. Jeudi dernier, oui. Non,
3 jeudi de la semaine d'avant. Ça passe tellement
4 vite, je peux vous dire.

5 Et puis, évidemment, bien, je reviens avec
6 la conclusion, qu'on retrouve à la page 5, vers la
7 fin, là, juste avant la rubrique 2. Alors,
8 l'intervenant NEMC conteste les faits de la
9 décision rendue par la Régie en regard des
10 objectifs du projet, par la remise en cause du
11 partage des coûts de ce projet entre les
12 différentes catégories d'investissement et du mode
13 de récupération des coûts associés à chacune de
14 celles-ci qui en découle.

15 Avec égard, l'intervenant ne peut, par le
16 biais du présent dossier tarifaire, formuler des
17 recommandations qui nient le cadre réglementaire et
18 la décision finale de la Régie dans le dossier
19 3887-2014, soit la décision D-2015-023.

20 Alors, ça, ça clôt ce que je voulais
21 vous... première rubrique. Vous voyez, là, quand ça
22 se met à aller vite, ça va.

23 Alors, je vais aborder rapidement avec vous
24 le contexte et les faits saillants, qui sont la
25 rubrique 2. Alors, évidemment, les grands thèmes,

1 on... bien sûr, on a un nouveau président mais il
2 reste quand même que les grands objectifs, la trame
3 de fond du Transporteur, qui est la sécurité, la
4 fiabilité et la disponibilité du réseau, toujours
5 dans une perspective d'optimisation des coûts, ça
6 demeure. Et ça c'est ce que vous avez au bas de la
7 page 5.

8 (9 h 20)

9 Évidemment, vous avez aussi, si je tourne
10 la page, dans le haut de la page 6, par notre
11 demande, le Transporteur souhaite obtenir les
12 ressources additionnelles, notamment en
13 maintenance, qui s'avèrent nécessaires pour
14 continuer à offrir les services de transport
15 attendus par la clientèle en termes de sécurité du
16 public et des employés, de la fiabilité et de la
17 disponibilité du réseau de transport.

18 Le paragraphe qui suit. Le contexte
19 opérationnel du Transporteur devient de plus en
20 plus exigeant considérant un réseau à haute tension
21 très étendu qui s'est construit sur une bonne part
22 dans les années soixante-dix (70). Les équipements
23 qui le composent sont de première génération au
24 niveau de tension 735. Évidemment, le niveau
25 d'utilisation est toujours en croissance continue.

1 Je me permets juste un petit mot là-dessus.
2 Ce qu'il ne faut pas oublier aussi c'est qu'on vous
3 a fait la démonstration que nos actifs, au-delà
4 qu'ils sont vieillissants, ils atteignent un niveau
5 de vieillissement qui est important; et ça aussi
6 c'est à retenir. Parce que, oui, cette phrase-là,
7 elle colore nos représentations depuis plusieurs
8 années mais il reste quand même que cette année,
9 les démonstrations qui vous sont faites, on
10 franchit un pas quant au niveau de vieillissement
11 global de nos actifs. Et ça, c'est à souligner.

12 Évidemment, vous avez ça qui est abordé un
13 petit peu plus loin, un petit peu plus bas. Le
14 contexte récent est une démonstration des
15 difficultés qui sont à l'horizon du Transporteur,
16 que ce soit les difficultés rencontrées liées aux
17 transformateurs IH qu'on a présentées devant vous,
18 qu'on regarde les PK cette année, qui sont un
19 élément exceptionnel, encore une fois.

20 Alors, ces éléments-là - ou on a des bris
21 qui sont quand même assez importants - ce sont des
22 symptômes et ça, c'est des éléments qui créent,
23 comme vous le savez, on va le voir un petit peu
24 plus loin, une série de contraintes, que ce soit en
25 matière d'exploitation, que ce soit des ZAL en

1 maintenabilité avec leur impact, et caetera, alors
2 c'est des éléments d'importance.

3 Et ça, on n'est pas à l'abri de ça non plus
4 pour les prochaines années. Alors la maintenance,
5 quand on a déjà des éléments qui vous donnent, des
6 éléments précurseurs aux difficultés qui sont
7 celles du Transporteur, alors l'importance de la
8 maintenance prend encore plus, si vous me
9 permettez, d'emphase dans ces circonstances-là.

10 Maintenant, évidemment, c'est ce qui suit
11 et ça, on ne peut pas le mettre. Vous avez ça dans
12 le bas de la page 6. La stratégie de pérennité
13 qu'on a déployée depuis quelques années à une
14 cadence qui est, somme toute, raisonnable nécessite
15 la maintenance, le niveau de maintenance
16 additionnel dont on vous demande.

17 Il est certain qu'il y a des choix à faire
18 entre la pérennité et la maintenance. Mais il reste
19 quand même que si on veut conserver le niveau de
20 déploiement - parce que vous connaissez les
21 courbes, je ne veux pas vous répéter ça - mais il
22 reste quand même que l'arrimage entre ces deux
23 stratégies là est essentiel.

24 Et cet arrimage-là, il ne faut pas
25 l'oublier, se fait par le modèle de gestion des

1 actifs qui intègre les deux en même temps à partir,
2 puis je vais le revoir avec vous un petit peu plus
3 loin, mais toutes les simulations qui sont faites,
4 les arbres décisionnels, et caetera, les
5 itérations, et caetera, qui amènent, vous vous
6 rappelez ce tableau dans la pyramide, la portion du
7 bas, et où on a quand même à chaque fois une zone
8 d'optimisation où le Transporteur va poser un
9 diagnostic et prendre le choix de la pérennité ou
10 de la maintenance.

11 Alors, ce modèle-là qui est au coeur de la
12 stratégie d'efficience marie ces deux grandes
13 stratégies là à l'avantage, bien sûr, de la
14 clientèle, à l'avantage, bien sûr, du bon geste au
15 bon moment mais aussi il codifie ni plus ni moins
16 les démonstrations de rentabilité qu'on vous a
17 faites. Alors, je vais y revenir un petit peu plus
18 loin mais ça, sur cet arrimage-là, c'est le premier
19 thème qui est abordé à la page 6 que je voulais
20 couvrir rapidement avec vous.

21 Si je vous amène à la page 7, évidemment,
22 ce qui est mentionné au deuxième paragraphe c'est
23 que le Transporteur souhaite poursuivre le
24 déploiement de son modèle de gestion des actifs qui
25 vise à atteindre un équilibre entre la performance

1 des équipements, des risques acceptables et des
2 coûts optimaux.

3 Pour contrôler l'évolution des
4 indisponibilités forcées, le modèle de gestion des
5 actifs du Transporteur commande l'accroissement des
6 interventions en maintenance, notamment de la
7 maintenance systématique et conditionnelle.

8 Vous allez voir ensuite, en appui à ça, des
9 extraits du témoignage de monsieur Boucher et je
10 crois que c'est des éléments d'importance que je me
11 permets de vous souligner parce que, souvent, il
12 parle d'écosystème puis je trouve ça sympathique,
13 là. On fait partie tous ici d'un certain écosystème
14 depuis quand même un certain temps.

15 Et monsieur Boucher, qui arrive d'un
16 environnement qui est différent du nôtre, la
17 première chose qu'il nous mentionne, qu'il vous
18 mentionne après sa prise de contact avec les
19 activités qu'on fait, c'est que le réseau du
20 Transporteur c'est un joyau. Et ça, on tend à
21 l'oublier.

22 C'est un joyau en termes de service rendu à
23 la population, c'est un joyau en termes de service
24 rendu aux clients du service de transport parce que
25 le niveau d'IC qu'on a, le niveau de disponibilité

1 du réseau, les efforts qui sont faits en termes de
2 maintien, en termes de maintenabilité,
3 d'exploitation, c'est toujours au bénéfice de la
4 clientèle.

5 Et ça, le réseau qu'on a aujourd'hui est
6 grandement tributaire des décisions qui sont
7 rendues ici. Parce que les budgets de maintenance,
8 les charges, les investissements, bien sûr, le
9 Transporteur a une responsabilité mais les
10 démonstrations que l'on fait, qu'on tente de vous
11 convaincre, et ça, je pense que c'est un élément
12 d'importance et monsieur Boucher le mentionne dès
13 le départ et je pense que ça, c'est un élément
14 qu'on... c'est bien une fois de temps en temps
15 d'avoir quelqu'un qui vient de l'extérieur qui nous
16 rappelle à quel point les activités d'Hydro-Québec
17 en matière de transport sont d'une très grande
18 qualité.

19 (9 h 25)

20 Évidemment aussi dans son témoignage dans
21 l'extrait que je vous cite, vous allez voir aussi
22 la responsabilité qui est celle de TransÉnergie,
23 c'est-à-dire de préparer le réseau de demain. Parce
24 que les décisions qu'on va prendre aujourd'hui,
25 parce qu'on fait des analyses de rentabilité puis

1 on souhaite regarder et examiner, dans un très
2 court laps de temps quel est le retour sur cet
3 investissement-là quand on travaille sur le cycle
4 de vie des actifs qui ont des durées de vie de
5 vingt-cinq (25) et trente (30) ans.

6 Alors ce qu'on... les gestes qu'on pose
7 aujourd'hui vont avoir des répercussions sur de
8 nombreuses années. Le remplacement d'un élément,
9 d'un disjoncteur va permettre d'utiliser ce
10 disjoncteur-là sur toute sa période de vie utile.
11 Donc analyser la rentabilité, sans critiquer, là,
12 avec égard, puis je ne veux pas... parce que
13 parfois je m'emporte, là, puis je suis très
14 convaincu dans ce que je fais, mais il ne faut pas
15 se mettre des oeillères, là. Puis rechercher la...
16 puis il l'aborde, là, un petit peu plus loin, mais
17 rechercher une rentabilité à court court terme pour
18 essayer de décoder où est-ce qu'on est puis quel...
19 non.

20 Il reste quand même qu'on a une
21 responsabilité au niveau de maintenir ce réseau-là
22 avec les IC qu'on connaît, avec la disponibilité
23 qu'on connaît, malgré toutes les contraintes. Un
24 réseau vieillissant, des stratégies de pérennité
25 importantes, là. On parle d'investissements sur les

1 dix (10) prochaines années de plusieurs milliards
2 de dollars.

3 Alors le Transporteur ne souhaite pas être
4 inactif, puis ça, c'est un des... et on voit dès le
5 départ, dès sa prise de fonction, la responsabilité
6 dont il se considère investi, soit celle de
7 maintenir un réseau pour toute la clientèle et les
8 investissements et les gestes qu'il va poser
9 aujourd'hui vont avoir leur résultat dans... bien
10 sûr dans les années qui viennent.

11 Ce qu'il mentionne aussi, et ça je pense
12 que c'est important parce qu'à chaque année on est
13 « challengés », on se présente devant vous, les
14 gens, évidemment, puis c'est leur rôle, critiquent
15 ce qu'on fait, puis il n'y a rien de malsain là-
16 dedans, au contraire, ça nous permet d'avancer puis
17 d'aller plus loin. Mais il reste quand même qu'un
18 de ces éléments - puis le monsieur, là, il
19 s'occupait des CF-18 puis des grands... des grands
20 actifs - ce qu'il dit, c'est que nos processus sont
21 solides. Et ça, c'est quelques chose qui est
22 important. C'est un oeil... je suis convaincu que
23 la Régie a la même vision, je suis convaincu que
24 les intervenants aussi l'ont.

25 Mais il reste quand même qu'on a un témoin,

1 là, ici, qui est un président d'Hydro-Québec, qui
2 prend en charge une nouvelle fonction et qui... une
3 de ses... c'est de voir que nos processus sont
4 solides, que les processus réglementaires sont
5 solides, que les processus liés aux investissements
6 sont solides, que les... que le plan, le modèle de
7 gestion des actifs est raffiné. Écoutez, ce sont
8 des éléments qu'on ne peut pas mettre de côté.

9 Et pour faire face à tout ça, monsieur
10 Boucher ce qu'il vous offre, et c'est à la page 8,
11 je suis à la page 8. Il dit : je vais vous
12 volontariser un plan directeur. Je suis à me
13 remettre sous un grand chapeau toutes les actions
14 qu'on fait. Alors il témoigne à cet effet-là, si
15 vous retournez dans son témoignage, il dit : bien
16 l'information est toute disponible, mais je veux
17 vous ramener ça sous un grand chapeau. Ce que ça va
18 permettre, si vous me permettez, ça va permettre à
19 la Régie de pouvoir suivre l'évolution de ce qu'on
20 fait. Ça va être un élément, je suis convaincu,
21 majeur. Et vous avez les quatre grandes
22 orientations de ce plan-là qui sont à la page 8 :
23 l'emphase sur l'approche client; la fiabilité du
24 réseau; la flexibilité de la force de travail; et
25 l'efficacité opérationnelle. C'est les quatre

1 éléments qui sont mis de l'avant dans son
2 témoignage et trois de ces éléments-là touchent
3 directement la maintenance.

4 Alors on n'a pas à douter, et ça, c'est
5 l'extrait qui suit, c'est là où dans le bas de la
6 page 8 il nous parlait d'amour. S'il m'écoute,
7 j'imagine qu'il va sourire ou pas sourire, puis je
8 vais encore passer un mauvais quart d'heure en
9 ayant mis l'emphase sur ce thème, mais je pense que
10 c'est illustré de façon tout à fait... comment je
11 peux bien dire? Parce que là, on prend toutes
12 sortes de raccourcis, des télévisions à cinq cent
13 piastres (500 \$), puis des jantes, puis toutes
14 sortes de choses. Écoutez, là, ici, on parle d'un
15 réseau de transport, un service public, quelque
16 chose qui est essentiel à la santé financière de
17 plusieurs clients du service de transport, puis
18 qu'en même temps est essentiel au maintien de la
19 société québécoise comme on la connaît. Alors on
20 peut parler qu'on a un réseau qu'on souhaite aimer,
21 qu'on souhaite développer, qu'on souhaite mettre
22 l'emphase pour le maintenir au niveau où il est
23 aujourd'hui. Et c'est ce qu'il vient.

24 Alors vous allez retrouver ça à la page 8,
25 à la page 9. Évidemment, il le justifie, là, vous

1 avez ça dans le bas de la page 9, la nécessité de
2 la maintenance additionnelle, comment pour lui
3 c'est essentiel, là, dans le cadre de nos activités
4 pour l'année deux mille dix-sept (2017).

5 Alors je me permets, là je suis à la page
6 9, premier paragraphe, là. Alors le fait, j'en
7 conclus sur cette section, le fait de disposer d'un
8 réseau de transport fiable et disponible au bon
9 moment est d'une grande importance pour tous les
10 utilisateurs du réseau de transport ainsi que le
11 Transporteur. Le Transporteur vise toujours une
12 excellence opérationnelle et le niveau de
13 disponibilité attendu de la capacité de transport,
14 le tout dans une dynamique de contrôle serré des
15 coûts. Et l'outil qui va nous permettre de faire
16 ça, c'est celui qu'on vous a présenté, bien sûr, le
17 modèle de gestion des actifs.

18 (9 h 30)

19 Et je vais aborder maintenant la section 3
20 qui est celle de l'efficience et de la performance.
21 Je me permets de vous amener tout de suite à la
22 page 10.

23 Le modèle de gestion des actifs, cent (100)
24 pages... cent (100) pages, Monsieur le Président,
25 Mesdames les Régisseurs... Régisseuses, je ne sais

1 plus. En tout cas, la... Moi, j'aime bien
2 « Régisseur » mais ce n'est pas français, mais en
3 tout cas, peu importe... peu importe. Il reste
4 quand même que ce que je voulais vous dire, et je
5 vous l'ai déjà introduit tantôt, c'est un exercice
6 d'une très grande qualité. Vous avez cent (100)
7 pages de texte dense, précis, qui vous amène une
8 information contemporaine récente qui fonde toute
9 l'action du Transporteur. Alors, c'est un modèle
10 qu'on a déployé graduellement, vous le savez; vous
11 êtes dans nos dossiers depuis plusieurs années
12 maintenant. Mais cette année, on atteint un niveau
13 quand même assez robuste au niveau des
14 démonstrations. En tout cas, personnellement, votre
15 humble procureur, c'est son avis.

16 Alors, on a couvert les trois grands
17 thèmes : principes de gestion, les indisponibilités
18 forcées comme indicateur phare de l'état des actifs
19 sous gestion par le Transporteur, leur évolution
20 évoquant l'état des actifs. Mais ce qu'il faut
21 retenir pour l'IF, puis je fais un petit aparté, je
22 vais y revenir plus tard mais c'est que c'est un
23 indice qui est précurseur. C'est ça qui compte de
24 voir. C'est sur qu'on regarde l'IC aujourd'hui puis
25 on se dit « Bien, l'IC est excellent. On va laisser

1 ça de même. Puis, les gens à TransÉnergie font des
2 bonnes choses. » Rappelez-vous ce que monsieur
3 Brassard vous disait : les délais d'intervention
4 pour amener un transformateur de plusieurs tonnes
5 dans un poste à l'autre bout du monde, ça, ça ne se
6 fait pas en criant lapin. Ça demande des efforts.
7 Ça demande une planification. Ça demande une série
8 d'interventions.

9 Alors, l'indice IF permet de modéliser
10 chacune des familles d'actifs par famille avec deux
11 cents (200) arbres décisionnels, et caetera, et
12 caetera, avec des modèles de vieillissement. Vous
13 les avez. Vous allez tout voir ça un petit peu plus
14 loin. Je vous ai tout décliné ça. Mais ce que je
15 veux vous dire là-dessus, c'est que l'IF, oui,
16 plusieurs intervenants suggèrent de le raffiner
17 puis on pourrait aller plus loin mais commençons
18 par l'utiliser parce que c'est un indice qu'on va
19 suivre pour les prochaines années. Pourquoi? Parce
20 qu'il est précurseur. Il a un impact sur
21 l'exploitabilité. Il a un impact sur
22 l'exploitabilité, puis c'est précurseur parce que,
23 s'il se dégrade, on a de très fortes chances, c'est
24 ce que les témoins ont bien manifesté, d'avoir une
25 dégradation de l'IC. Pourquoi monsieur Brassard

1 vous parle : je suis toujours en première
2 contingence? Monsieur Tessier, qu'est-ce qu'il dit?
3 Moi, j'ai des P1, puis les P4. J'ai une série...
4 j'ai des gradations qui sont identifiées selon
5 certains degrés de gravité. Je réussis à faire les
6 P1 mais je vois la montagne de P2, de P3 puis de P4
7 qui est derrière moi. Puis, je ne voudrais pas être
8 rendu à prioriser à l'intérieur des P1.

9 Alors, le budget de maintenance, l'arrimage
10 avec les IF, à quel point ça va être parlant pour
11 la Régie? On vous soumet que ça va être... Je
12 m'excuse, j'ai pris la « puck » un petit peu. Je
13 vais y revenir un petit peu plus loin mais il reste
14 quand même que pour nous, c'est un indicateur d'une
15 grande qualité.

16 Évidemment, on vous a présenté la
17 rentabilité du modèle de gestion des actifs. Ça
18 aussi, je vais y venir un petit peu plus loin mais
19 je me permets l'introduction tout de suite.

20 La question que j'ai posée, vous vous
21 souvenez, à madame Roquet, pourquoi? Parce que,
22 bon, en écho à vos demandes, et caetera, il y a une
23 analyse coûts évités qui a été réalisée puis et
24 caetera, puis qu'on vous a soumise en écho à une de
25 vos réponses. La démarche que le Transporteur avait

1 entreprise, c'est quand même celle qui était basée
2 sur Cirano. Puis, la réponse de madame Roquet, ce
3 qu'elle vous a dit, c'est : « On n'est pas parti de
4 nulle part quand on s'est mis à travailler fort sur
5 les éléments que vous nous avez demandés. On a, dès
6 le départ, quand la demande nous est venue de la
7 Régie l'année dernière, on a commencé, on a cogité,
8 on a travaillé. » Je vous ai mis l'extrait mais là,
9 je vous l'interprète puis je vous le mets à ma
10 façon, mais je vous ai mis l'extrait de son
11 témoignage.

12 Alors, le Transporteur a réfléchi, a
13 travaillé et sur l'insuffisance de certaines
14 données, qu'est-ce qu'on a fait? On s'est rattaché
15 au modèle de base, celui qui a été accepté, qui
16 conditionne l'action sous-jacente au modèle... à la
17 stratégie de pérennité. C'était l'analyse coûts-
18 bénéfiques qui était proposée selon la méthodologie
19 du Cirano. Alors, on ne peut pas nous reprocher
20 d'avoir utilisé la méthodologie qui était celle qui
21 avait été acceptée pour la mise en place de
22 stratégie de pérennité. C'est face à certaines
23 insuffisances que ce choix-là a été mis de l'avant.
24 Mais il reste quand même que les analyses de coûts
25 évités qu'on a faites, il y avait eu une réflexion

1 à l'origine. Le Transporteur n'a pas fait un
2 travail bâclé. Et ça, je tenais à vous le dire.

3 Alors, toutes les représentations qu'on
4 vous a faites tendent toujours dans le même sens.
5 Même si les approches sont toujours très
6 conservatrices, la rentabilité, elle est démontrée.
7 Que vous le preniez en analyse coûts-bénéfices, que
8 vous le preniez en coûts évités... Puis, monsieur
9 Fontaine a bien témoigné qu'on avait été prudent,
10 très conservateur, à l'intérieur de l'élaboration
11 de la preuve sur les coûts évités.

12 (9 h 35)

13 Alors, quand on est face à une évidence de cette
14 nature-là, je pense que la Régie, ce que... puis
15 c'est un peu plus loin, là, mais la Régie puis les
16 intervenants, vous pouvez être rassurés que le
17 modèle génère des bénéfices. Et, ça, c'est
18 important.

19 Pour cette longue introduction, puis je
20 pense que ça va me permettre peut-être de
21 « surfer » un petit peu plus dans les sections qui
22 suivent. Alors, je vous reviens avec encore une
23 fois... si on revient à la page 10, des extraits du
24 témoignage de monsieur Boucher. Et ce qu'il
25 mentionnait, c'est que, dans son expérience, la

1 paramétrisation, à un moment donné, ça a ses
2 limites. On paramétrise. On paramétrise. Mais on a
3 un... je vous rappelle, là, qu'on a un million
4 d'actifs. C'est ce que madame Roquet a témoigné.
5 Paramétriser, modéliser, des familles d'actifs, des
6 arbres décisionnels, mettre des itérations; on a un
7 million d'actifs.

8 Ce que monsieur Boucher vous mentionne dans
9 les extraits de témoignages, c'est que, dans son
10 expérience passé, la paramétrisation, à un moment
11 donné, ça a ses limites quand l'évidence, surtout
12 quand l'évidence d'agir apparaît. Et c'est ce qu'il
13 mentionne. On en a fait la preuve, je vous sou mets
14 bien humblement. Mais je pense que, ça, c'est un
15 élément d'importance qui doit aussi nous permettre
16 d'avancer.

17 Dans le sens que les éléments qu'on a,
18 qu'on vous démontre depuis quelques années, la
19 rentabilité du modèle, les actions qu'on pose en
20 appui au modèle, l'optimisation qui s'en dégage, à
21 un moment donné, on n'a peut-être pas l'information
22 la plus parfaite, mais il reste quand même que tous
23 les éléments qu'on a concordent puis ils poussent
24 dans le même sens, l'efficience, la rentabilité,
25 les indicateurs robustes. Et, ça, c'est important.

1 Ça, on ne peut pas mettre ça de côté.

2 Et ce qu'il mentionne... Et ça c'est à la
3 page 11. C'est sûr qu'avant de se présenter devant
4 vous puis de se présenter au c.a. avec des hausses
5 de sept pour cent (7 %) au niveau des charges
6 nettes d'exploitation, tout le monde fait ça, on se
7 challenge énormément. Et, ça, c'est ce qu'il dit à
8 la page 11. Je les ai challengées mes équipes. J'ai
9 poussé l'exercice de validation et de contre-
10 validation. Il en vient à quoi? L'objectif reste
11 « d'infléchir la tendance à la hausse des
12 indisponibilités forcées. Il faut absolument
13 prendre action sur les équipements qui,
14 aujourd'hui, nous donnent du fil à retordre. » Et,
15 ça, c'est ce que vous avez à la page 11. Et, ça,
16 c'est concordant. C'est transversal à toute la
17 preuve qu'on vous a administrée ici.

18 Alors je reviens à la page 11, si vous me
19 permettez. Alors le paragraphe qui suit. Confronté
20 à un parc d'actifs, d'équipements qui vieillit
21 comme celui du Transporteur, le facteur décisif du
22 succès de la stratégie de maintenance, et par effet
23 collatéral de la stratégie de pérennité selon la
24 cadence graduelle actuelle, demeure la
25 disponibilité des ressources humaines et

1 financières suffisances afin d'intervenir en temps
2 opportun en fonction de l'état des équipements et
3 d'éviter leur dégradation additionnelle par le
4 report indu de maintenance nécessaire. L'état des
5 équipements est évalué par le Transporteur par le
6 biais du nouvel indicateur des indisponibilités
7 forcées. Que j'aborde avec vous ci-après.

8 Je vous en ai déjà glissé un petit mot. On
9 le voit à la rubrique 10. Évidemment, les
10 indisponibilités forcées causent des impacts
11 majeurs tant sur l'exploitabilité, sur la
12 maintenabilité. Monsieur Veci, monsieur Brassard,
13 monsieur Tessier en ont largement témoigné.
14 Évidemment, l'insuffisance des ressources dévolues
15 à la maintenance pourrait amener une évolution des
16 IF (des indisponibilités forcées) dont des bris
17 d'équipements (je suis à la page 12) qui
18 connaissent une hausse réelle de trente-quatre pour
19 cent (34 %) sur la période deux mille dix à deux
20 mille quinze (2010-2015). Et, ça, ça témoigne de
21 l'insuffisance des budgets tels qu'on les connaît
22 maintenant.

23 À n'en pas douter, le Transporteur vous
24 soumet qu'un coup de barre en maintenance est
25 requis, et ce afin que le Transporteur puisse

1 maintenir son efficience opérationnelle et sa
2 capacité d'intervenir en mode proactif sur ses
3 actifs afin d'assurer à l'ultime la fiabilité
4 attendue pour l'entier bénéfice de la clientèle, à
5 court et à moyen terme.

6 Je continue, toujours à la page 12. Les
7 bris, appelés à augmenter si le budget de
8 maintenance additionnel n'est pas octroyé,
9 occasionnent des indisponibilités de réseau ainsi
10 qu'une perte d'efficience, en raison de
11 l'accroissement des travaux à réaliser en
12 correctif, ainsi que la mise en place de larges
13 zones d'accès limité, évidemment pour des raisons
14 de sécurité.

15 Une approche qui consisterait à négliger la
16 maintenance systématique et conditionnelle, suite
17 au rejet des budgets demandées par le Transporteur
18 dans ce dossier, ne paraît pas une option viable.

19 Et comme monsieur Brassard, je vous mets
20 ensuite l'extrait de monsieur Brassard où il dit,
21 bien, qu'est-ce je constate, moi, c'est que
22 j'augmente mes risques de première contingence.
23 C'est les exemples qu'on vous a donnés. Il
24 mentionne :

25 Puis quand on augmente nos risques de

1 première contingence, bien on prend
2 plus de chances, on prend plus de
3 risques.

4 (9 h 40)

5 Alors, parfois, on peut être plus chanceux
6 qu'intelligent. On a déjà entendu ça à votre micro.
7 Mais ici ce n'est pas ça qu'on veut faire. Ce n'est
8 pas ce que le Transporteur veut faire, il ne veut
9 pas avoir de chance, il veut travailler, il veut
10 exploiter, il veut travailler dans un environnement
11 où les gens... les employés d'Hydro-Québec, comme
12 les gens qui avoisinent nos installations, vont
13 être en sécurité. Parce que, des zones d'accès
14 limité, ce n'est pas pour s'amuser. Moi, j'en ai
15 visité, je peux vous le dire, là, je suis allé au
16 poste Châteauguay, là, des tenues... des véhicules
17 blindés, et caetera, des défis de maintenabilité,
18 des interruptions qui sont liées à ça, c'est des
19 éléments importants.

20 Puis, quand on regarde les IF aussi, quand
21 on considère la façon dont on vous le propose, il
22 ne faut pas oublier qu'on vous propose de le
23 calculer... on considère seulement les IF directs
24 et non pas les indirects. Alors, si vous prenez un
25 sectionneur puis un transformateur, si le

1 sectionneur est en bris ou en défaut, même si le
2 transformateur ne sera pas utilisable, ce qu'on
3 considère, c'est un IF, pas deux. Ça, ça redonne
4 encore plus de robustesse à l'indice qu'on vous
5 donne parce qu'il est conservateur.

6 Alors, est-ce qu'il faut paniquer en disant
7 qu'on considère juste le direct? Non. Est-ce que ça
8 nous donne une excellente indication qu'on doit
9 agir? La réponse c'est oui. Parce que, comme
10 monsieur Brassard le mentionne, on est en première
11 contingence de plus en plus.

12 C'est sûr que, dans l'exemple qu'il vous
13 donnait, bien sûr, certains équipements avaient été
14 maintenus en bon état. Sur les cinq transfos, il y
15 en avait deux qui étaient fonctionnels. C'est une
16 chance. Mais poussons encore plus, là. Mettons
17 monsieur Brassard dans une situation encore plus
18 compliquée; mettons monsieur Veci, en
19 maintenabilité, dans une position encore plus
20 sérieuse et poussons monsieur Tessier à prioriser
21 dans les P1, c'est là où on commence à travailler
22 dans une marge qui est très fine, selon les
23 témoins, au niveau des premières contingences.
24 C'est des niveaux de risque à l'égard d'un service
25 public, à l'égard de notre clientèle.

1 bonifier, de poursuivre notre
2 efficience.

3 Et ce qu'elle mentionne un peu plus loin, et je
4 tenais à vous le mentionner, c'est que c'est
5 l'indicateur... les indisponibilités forcées, bien
6 sûr :

7 Je crois que c'est l'indicateur qu'on
8 a trouvé le plus solide.

9 Et, encore une fois, comme je vous le mentionnais,
10 il est approché avec conservatisme. Alors, là-
11 dessus, la Régie peut donc fonder qu'on n'étire pas
12 la sauce, qu'on n'essaie pas de démontrer quelque
13 chose qui est catastrophique, au contraire. Il y a
14 une approche qui est conservatrice. Pourquoi? Parce
15 que c'est toujours dans l'optimisation des coûts
16 pour s'assurer qu'on fait les bons gestes puis
17 qu'on est en mesure d'avancer de façon graduelle
18 dans le déploiement du modèle. C'est une approche,
19 entre guillemets, qui démontre une très grande
20 responsabilité de la part des représentants du
21 Transporteur, je vous sou mets.

22 Toujours à la page 14. Je me permettrais un
23 petit bout de lecture, ça va être mieux dit, si
24 vous me permettez. Alors, l'indicateur des IF est
25 un indicateur de choix pour le Transporteur et la

1 Régie car il permettra de constater, dans un
2 horizon de moyen terme, si les actions du
3 Transporteur en maintenance systématique et
4 conditionnelle permettront de contenir la
5 dégradation année des actifs.

6 Des intervenants souhaitent, dès à présent,
7 des raffinements à l'indicateur proposé par le
8 Transporteur. Avec égard, le Transporteur soutient
9 qu'il est approprié de retenir l'IF tel qu'il le
10 propose, d'en constater l'évolution sur quelques
11 années et, selon les résultats obtenus, d'y
12 apporter ou non des ajustements. Ce sera à la
13 Régie... Et je peux vous dire que le Transporteur
14 ne sera jamais réticent à améliorer, si des pistes
15 d'améliorations sont possibles. Et commençons par
16 ce qu'on a déjà, qui est révélateur, qui vous amène
17 un indicateur supplémentaire pour vous rassurer
18 dans toute cette équation, qui découle de la mise
19 en place du modèle de gestion des actifs.

20 Je vous amènerais maintenant à la page 15.
21 Ne soyez pas découragés pour le temps, là, c'est un
22 petit peu plus long pour le début mais, à la fin,
23 ça va peut-être déborder l'heure mais pas beaucoup.
24 (9 h 45)

25 Évidemment, je vous ai déjà parlé de la

1 rentabilité sur deux aspects. Ce que je veux vous
2 dire aussi, puis ça c'est important. Bon, on a posé
3 des questions : quarante-cinq millions (45 M),
4 c'est-tu bon, c'est-tu pas bon? Écoutez, un -
5 monsieur Boucher - puis je vais vous citer les
6 extraits tantôt - puis madame Roquet puis tout ça -
7 un, le quarante-cinq millions (45 M) quand on vous
8 demande ça pour un budget supplémentaire en
9 maintenance, un, on a la capacité de le déployer.
10 Puis ça, c'est important. Je vais vous donner des
11 citations de monsieur Boucher. Ça part du plus haut
12 niveau puis il a challengé les équipes.

13 Alors de vous demander cent millions
14 (100 M), il le dit lui-même dans son témoignage, ce
15 n'est pas raisonnable. Pourquoi? Parce qu'on
16 n'aurait pas la capacité de le déployer. Mais le
17 quarante-cinq (45), lui, on l'a. On l'a pourquoi?
18 Parce que... On l'a aussi en fonction de la
19 détermination des besoins. Et ça, je vous ai mis la
20 séquence et je pense que c'est très important. Je
21 ne vous en ferai pas la lecture mais je vous
22 suggère fortement de le faire parce que je trouve
23 que dans la détermination du besoin, humblement, je
24 vous dis ça bien humblement, je trouve que là, ça
25 incarne toute la rigueur que le Transporteur met

1 là-dedans.

2 Alors vous avez, qu'est-ce qu'on mentionne,
3 vous avez quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des
4 actifs qui sont simulés. C'est moi qui ai souligné.
5 Évidemment, madame Roquet ne s'exprimant pas en
6 soulignant ses propos mais moi je les souligne pour
7 vous, bien sûr.

8 Alors :

9 Quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des
10 actifs sont simulés. On regarde les
11 statistiques de dégradation au fur et
12 à mesure que le parc vieillit. On a
13 plus d'informations sur cette zone
14 parce qu'on a plus de statistiques
15 observables et on peut accroître la
16 précision de cette probabilité de
17 défaillance.

18 Un peu plus bas :

19 À chaque année qui passe, on a un peu
20 plus d'information sur un peu plus
21 d'actifs plus vieux, un peu plus de
22 statistiques observables et cette
23 courbe-là se raffine.

24 Chaque type de modèle a sa courbe de
25 dégradation. On modélise les fameux

1 Alors, en ce qui concerne les propos de
2 madame Roquet, ça va être beaucoup mieux, beaucoup
3 plus éloquent que ce que j'ai pu maladroitement
4 vous exprimer. Alors, vous avez ça à la page 18
5 dans le haut. Alors, je me permettrais d'aller...

6 Or, selon les résultats de cette
7 analyse...

8 Dans le texte, alors :

9 ... selon les résultats de cette
10 analyse, le modèle de gestion des
11 actifs est valable et rentable en
12 considérant notamment :
13 -Qu'il est en continuité avec la
14 stratégie de pérennité;
15 -Qu'il permet de contrôler la hausse
16 du risque lié à la dégradation des
17 actifs;
18 -Qu'il minimise les impacts sur les
19 revenus requis;
20 -Qu'il offre la meilleure rentabilité
21 économique des interventions sur toute
22 la durée de vie de l'actif considérant
23 le juste équilibre des interventions
24 entre la maintenance et la pérennité.
25 La démonstration offerte à la Régie

1 est claire : une approche pérennité
2 est beaucoup plus coûteuse qu'une
3 approche qui utilise la maintenance à
4 bon escient, comme le modèle de
5 gestion des actifs du Transporteur le
6 préconise.

7 Je fais un petit aparté rapide dans... On a fait
8 référence, je crois que c'est monsieur Raymond pour
9 le compte de l'AHQ-ARQ, au rapport qui a été émis
10 par l'Association canadienne de l'électricité qui a
11 revu les - j'ai toujours des problèmes avec mes
12 lunettes, vous me permettez, j'ai des foyers mal-
13 ajustés - alors où l'Association canadienne de
14 l'électricité a fait ni plus ni moins un survey de
15 quinze (15) distributeurs canadiens sur
16 l'utilisation d'un modèle de gestion des actifs qui
17 permet d'améliorer la performance puis on parlait
18 d'un cas... et de la maintenance sur vingt pour
19 cent (20 %).

20 (9 h 51)

21 Ce que je vous dirais d'abord, c'est qu'il faut
22 faire attention avec tous ces... quand on examine
23 ces rapports-là, un, des distributeurs, qui ont des
24 poteaux - puis c'est tout à fait légitime, là, puis
25 je ne veux pas dénigrer ce que fait un

1 distributeur, loin de là, j'ai travaillé, vous le
2 savez, pour le compte de Distribution pendant
3 plusieurs années, là - mais entre un transformateur
4 de plusieurs tonnes qu'on doit installer dans un
5 poste puis des installations comme celles que
6 monsieur Veci vous a présentées, pour... avec ses
7 photos, puis des gens qui sont déployés partout sur
8 le territoire à des hauteurs vertigineuses, puis
9 regardez un modèle de gestion des actifs pour des
10 distributeurs qui ont un poteau en arrière de chez
11 moi à changer, là, puis qui ont quelque postes à
12 des endroits, je vous dirais que le niveau de
13 difficulté n'est peut-être pas le même. Alors il
14 faut peut-être prendre ça en considération quand on
15 regarde ces éléments-là.

16 Autre élément aussi, ce qu'il faut
17 considérer c'est que pour l'insérer dans le « best
18 practice working group », le Transporteur déploie
19 déjà, par le modèle de gestion des actifs, par la
20 stratégie de pérennité, des éléments de ces
21 stratégies-là. Et qu'est-ce qu'on a? C'est qu'à
22 chaque année, le Transporteur est dans le premier
23 quartile, dans toutes les catégories ou presque.
24 Pourquoi? Parce qu'on fait les bons gestes, on fait
25 les bonnes choses, ça prouve toute la qualité des

1 interventions qu'on fait au fur et à mesure. Alors
2 là-dessus, je pense qu'il n'y a pas... il n'y a pas
3 à douter. Quand on veut prendre des éléments hors
4 contexte, il faut toujours prendre ça avec un...
5 avec une perspective, je me permets de vous dire.

6 Il reste quand même aussi - puis ça, je
7 tiens à vous le dire - c'est que quand on va
8 l'examiner sous le fo... puis je vous l'ai
9 mentionné tantôt, mais encore une fois la
10 rentabilité on doit la voir sur la durée de vie de
11 l'actif. Le voir sur une période tout à fait courte
12 et restreinte nous amène une vision peut-être qui
13 est tronquée. Il faut voir les interventions qu'on
14 fait sur la... qui vont nous permettre d'utiliser
15 l'actif sur toute sa durée de vie et ça, ces
16 bénéfices-là, vont aussi se manifester
17 graduellement parce qu'évidemment, l'actif va
18 servir sur toute cette période. Alors c'est un
19 élément qu'on ne peut pas négliger.

20 Un peu plus bas, si je reviens à la page
21 18. Évidemment, là, c'est... je vous reviens sur
22 l'analyse de rentabilité et de coûts évités qui a
23 été faite à votre demande. Encore une fois, ça été
24 réalisé par des gens qui sont consciencieux, qui...
25 mais encore une fois, le travail avait été débuté

1 un peu dans le passé. Mais c'est face à
2 l'insuffisance de données que le choix avait été
3 fait d'utiliser la méthode Cirano.

4 Puis je vous amène à la page 19. Et ça, je
5 tiens à vous le dire. C'est que malgré que
6 l'exercice... on a un témoin des intervenants qui
7 est venu mentionner cavéat, cavéat, cavéat. Mais
8 malgré ça, malgré une approche conservatrice,
9 malgré tout ça, qu'est-ce qu'on a? On a - et c'est
10 ce que vous avez au paragraphe 19 - c'est que
11 malgré qu'on ne prend pas en considération
12 l'ensemble des facteurs, qu'est-ce qu'on a? On a
13 une rentabilité. On prend une approche, qu'on le
14 prenne en analyse coûts/bénéfices, qu'on le prenne
15 en coûts évités, à chaque fois qu'est-ce qu'on a?
16 Qu'est-ce qui nous ressort? C'est une rentabilité
17 du modèle et du déploiement. Et ça, que voulez-
18 vous, c'est incontournable, c'est ça les résultats
19 qu'on a. Qu'on le prenne du côté droit, du côté
20 gauche, les résultats sont là et ils sont probants.

21 Et ce que ça nous amène, et c'est ce qui
22 est dit de façon beaucoup plus littéraire et mieux
23 exprimée, et que toutes nos... les démonstrations
24 qu'on vous offre sont probantes et chaque fois
25 elles sont conservatrices. Et c'est ce que vous

1 avez au haut de la page 19.

2 Alors j'en viendrais maintenant à la
3 rubrique qui suit sur la mise en oeuvre du modèle
4 de gestion des actifs, qui est à la page 19. Alors
5 évidemment, comme je vous l'ai mentionné tantôt,
6 les actions du Transporteur sont bien définies et
7 visent les familles d'actifs du réseau qui sont les
8 plus importantes.

9 Les stratégies sont le fruit d'une analyse
10 par type d'actif, par famille et réalisées par le
11 personnel technique. On parle de cinq cents (500)
12 modèles de vieillissement, deux cents (200) arbres
13 décisionnels encore. Les interventions en
14 maintenance ciblée sont priorisées à court terme et
15 sont essentielles pour permettre au Transporteur...
16 Ça, c'était le témoignage, les extraits qui suivent
17 sont reliés au témoignage de monsieur Lajoie, qui
18 était à la fin de la présentation du panel 2, là,
19 si vous voulez voir chacune, par grande famille,
20 les disjoncteurs, etc., les inductances. Vous avez
21 chacune des actions qui est nommée, là. Alors vous
22 avez ça ici, donc qu'on voit au bas de la page 19.
23 D'éviter donc, les interventions qu'on souhaite
24 faire, la maintenance ciblée c'est dans l'objectif
25 d'éviter un bris ou une défaillance partielle,

1 notamment par la remise en état des changeurs de
2 prise, les remplacements de traversées, de
3 commandes de disjoncteurs, de réparations diverses
4 comme les fuites d'huile, les fondations de pylônes
5 inclinées et les chevalets des câbles de garde.

6 Évidemment, tout ça va permettre également
7 de connaître l'état et la dégradation des actifs
8 stratégiques, en particulier les disjoncteurs et
9 les systèmes auxiliaires, ainsi que sur les
10 systèmes de récupération d'huile.

11 Ce qui m'amenait à conclure à la page 20,
12 ce qui nous amène plutôt, je parle au « moi », là,
13 mais bien sûr c'est mon organisation. Alors la
14 conclusion c'est que les démonstrations offertes
15 par le Transporteur sont probantes, convaincantes.
16 Le modèle de gestion des actifs consiste en une
17 approche proactive, rigoureuse, innovatrice. Le
18 modèle de gestion des actifs est performant,
19 rentable au bénéfice d'une optimisation au gré des
20 connaissances acquises au fur et à mesure, donc en
21 maintenance systématique.

22 (9 h 56)

23 Et, encore une fois, un peu plus bas, avant
24 d'arriver à la rubrique 3.2, le Transporteur
25 souhaite agir et la hausse des budgets de

1 maintenance est capitale pour ce faire dès deux
2 mille dix-sept (2017). Il a mis tout en place pour
3 réaliser les activités prévues, incluant les
4 effectifs pour dépenser et bien employer le
5 quarante-cinq millions (45 M) du budget additionnel
6 demandé.

7 Permettez-moi juste une petite gorgée...
8 « Mesure de l'efficience », rubrique 3.2. Alors,
9 évidemment, si on examine l'indicateur composite,
10 nos indicateurs de performance, le Transporteur
11 performe. Il n'y a pas... Puis, si on était dans
12 l'état inverse, on serait tous préoccupés mais ce
13 n'est pas le cas.

14 Alors, le Transporteur pose les gestes. Les
15 résultats qu'on a jusqu'à maintenant sont probants.
16 Mais ça ne veut pas dire que ce qu'on constate au
17 niveau des IF n'aura pas... Comme je vous le
18 mentionnais, que c'est un indice précurseur, et
19 c'est ce qu'on aborde au niveau de l'IC transport
20 dans la rubrique à la page 31(sic), encore une
21 fois, que le résultat global est inférieur pour
22 deux mille quinze (2015) à celui de deux mille
23 quatorze (2014), une météo plus clémente. Mais ces
24 bons résultats pourraient se détériorer en raison
25 de la hausse prévue dès IF advenant que le

1 Transporteur ne puisse adapter sa maintenance,
2 comme les représentants du Transporteur en ont
3 témoigné.

4 Encore une fois, comme je vous le
5 mentionnais, les IF sont un indice précurseur des
6 IC. Je ne veux pas aller plus loin là-dessus. Je
7 pense que ce je vous ai bien fait valoir, puis le
8 temps avance. Je veux laisser... je veux conclure.

9 Au niveau des objectifs corporatifs,
10 évidemment, cette année, en deux mille seize
11 (2016), on avait en écho... puis je peux vous dire,
12 quand on reçoit vos décisions, c'est toujours un
13 sujet de... ne pensez pas qu'on balaie ça en
14 dessous du tapis. Quand la Régie se prononce puis
15 elle trouve que nos objectifs ne sont pas assez
16 ambitieux, bien, c'est sûr que ça a de l'écho.
17 Alors, c'est sûr que dès cette année, vous l'avez
18 vue la manifestation par l'ajout de trois
19 indicateurs aux objectifs deux mille seize (2016).
20 Et puis, le témoignage de madame Boucher qui vous
21 dit que, bien, l'IC est menacé, puis qui vous
22 mentionne aussi que certains autres éléments, des
23 objectifs, ne seront pas rencontrés. Alors, ça
24 témoigne déjà de la rigueur pour deux mille seize
25 (2016).

1 Mais ce qu'on vient vous chercher quand
2 même, c'est des budgets pour deux mille dix-sept
3 (2017). Qu'est-ce qu'il nous dit, deux mille dix-
4 sept (2017)? C'est que, monsieur Boucher, il en
5 témoigne de façon très précise, on est dans un
6 contexte transitoire et les objectifs vont être
7 encore plus ambitieux dans l'année qui vient pour
8 deux mille dix-sept (2017). Alors, c'est ce qu'on
9 vient présenter devant vous.

10 Alors, bien sûr, on ne les a pas, ces
11 objectifs-là. Vous comprenez bien les structures
12 d'autorisation internes. On ne peut pas vous les
13 volontariser. Mais ce que vous avez, c'est des
14 déclarations claires du président de TransÉnergie
15 à l'effet que les nouveaux objectifs vont être
16 « accrochés » à nos préoccupations; évidemment, la
17 maintenance. Évidemment, ça va être sûrement lié au
18 plan directeur que je vous exprimais précédemment.
19 Donc, la maintenance va être un élément fondamental
20 et ces objectifs-là vont être encore plus robustes.

21 Alors, face à ça, je pense que ça peut
22 rassurer la Régie. Puis, évidemment, je pense que
23 ça peut... ça milite pour que vous mettiez de côté
24 les arguments qui vous sont offerts par certains
25 intervenants à l'effet que nos objectifs ne sont

1 pas rigoureux ou sont facilement atteignables. Je
2 pense que tout ce qui est devant vous pour deux
3 mille dix-sept (2017), parce que c'est ça qu'on va
4 chercher, ici, c'est ce qu'on parle, c'est tous les
5 indicateurs sont... tous les indices sont là à
6 l'effet que les objectifs corporatifs pour deux
7 mille dix-sept (2017) vont à être très robustes.

8 Rubrique 4, maintenant, sur les principes
9 réglementaires, je vais y passer rapidement. Le
10 premier « bullet », je vous l'ai annoncé déjà.
11 Alors, le suivi des projets majeurs, à chaque
12 année, à chaque fois qu'on vous fait ça, je suis
13 obligé de vous écrire pour vous demander un délai
14 supplémentaire. Puis, l'objectif, ce n'est pas
15 d'embêter la Régie ou quoi que ce soit. C'est de
16 vous offrir, bien sûr, une information qui soit
17 contemporaine, qui soit valable. Et puis, il y a
18 toujours un décalage entre les responsabilités
19 financières qui sont dans le rapport annuel puis le
20 suivi des projets, qui ne sont pas tout à fait au
21 même niveau, au niveau des échéances. Alors, c'est
22 tout exprimé de façon beaucoup plus solide, de
23 façon littéraire, dans la preuve. Alors, je me
24 permets de vous y référer.

25 Au niveau des modalités de disposition de

1 la radiation des actifs, puis l'amortissement
2 accéléré pour les disjoncteurs PK, bien, il n'y a
3 pas de doute. Je vous fais ça... Vous avez ici
4 toute la nomenclature des actions du Transporteur
5 mais il reste quand même qu'on a une décision qui
6 est contemporaine. Tout d'abord, le compte de frais
7 reportés qui est créé par la décision D-2016-077,
8 on a par la suite l'autorisation du projet qui a
9 suivi quelques jours avant qu'on débute ici, les
10 audiences, par un de vos collègues.

11 (10 h 01)

12 Alors, qu'est-ce qu'on a là-dedans? C'est
13 qu'on a un projet qui est présenté à la Régie, qui
14 est bien ficelé, dont les objectifs sont l'objet
15 d'une décision finale, que le déploiement va se
16 faire selon les représentations qui ont été faites
17 à ce moment-là. Et qu'est-ce qu'on constate dans
18 l'administration de ce processus-là. Et c'est très
19 bien dit, je vous ai donné les extraits, là, puis
20 je vous l'ai plaidé dans les moyens préliminaires,
21 c'est... Déjà là, la conduite du Transporteur est
22 considérée sans négligence, sans tache par la
23 première formation qui a examiné ce projet-là et
24 qui l'a autorisé.

25 Et ce qu'on a voulu, à la lumière des

1 informations, et toujours dans l'objectif de vous
2 donner le plus d'informations possible puis de nous
3 assurer et de vous assurer que vous ayez des
4 réponses à vos questions, que vous ayez toute
5 l'information pour pouvoir vous prononcer à ce
6 sujet-là, on vous a offert une présentation précise
7 par monsieur Giroux et monsieur Lajoie concernant
8 toute la démarche qui a été entreprise à l'égard
9 des disjoncteurs PK. Et vous avez ça de façon
10 relatée aux pages 22 et 23 où chacune des actions,
11 le déploiement dans le temps...

12 Et puis soyons clairs aussi, ce ne sont pas
13 des actifs, là, ce n'est pas de la gomme baloune
14 des disjoncteurs PK, là, parce qu'on fait toujours
15 des analogies, des TV puis tout ça, là. Ce sont des
16 équipements de très... un, qui coûtent chers, à des
17 millions... un million de dollars (1 M\$) ou autour,
18 pièce.

19 Alors, que le Transporteur agisse avec
20 prudence, que le Transporteur déploie des projets
21 dans le temps en ayant le souci de ne pas, comment
22 je peux dire, agir avec précipitation. Je pense que
23 c'est tout à leur honneur.

24 En plus de ça, ce qu'il ne faut pas
25 oublier, c'est que les disjoncteurs PK qui sont sur

1 le réseau depuis de très nombreuses années ont
2 rendu des services pendant toute leur durée de vie
3 jusqu'à leur remplacement où on se place
4 aujourd'hui.

5 Alors, de dire que c'étaient des actifs qui
6 ont été mal gérés, qu'on a agi avec négligence, au
7 contraire. Chacune des actions dont vous avez reçu
8 le témoignage et dont votre collègue a été saisi
9 dans l'autre dossier, démontrent qu'on a agi avec
10 raisonnablement à l'égard d'actifs importants,
11 stratégiques puis de grande valeur. Alors, remettre
12 ça en doute sur des approximations, je vous soumetts
13 que vous devez prendre ça avec réserve.

14 Vous avez, au bas de la page 23, notre
15 réponse à la proposition de l'AQICIE-CIFQ :

16 [...] d'attendre la fin du projet de
17 remplacement des disjoncteurs avant de
18 définir les montants relatifs à
19 l'amortissement accéléré à mettre dans
20 le compte de frais reportés [...]

21 Alors, le Transporteur souligne que les montants
22 relatifs à l'amortissement accéléré sont connus, ne
23 changeront pas en raison de la fin prévue du
24 remplacement d'ici le trente et un (31) décembre
25 deux mille dix-sept (2017) et de la révision des

1 durées de vie utile appliquées depuis le premier
2 (1er) mai deux mille seize (2016). Encore une fois,
3 les propositions du Transporteur sont probantes et
4 il prie, le Transporteur prie, bien sûr, la Régie
5 de les accepter.

6 J'en suis maintenant à la page 24, au
7 niveau du revenu requis. Je vais vous faire grâce
8 des chiffres qui ont été beaucoup plus exprimés de
9 façon complète et professionnelle par madame
10 Boucher, je n'entrerai pas là-dedans. Mais, vous
11 les avez là quand même, avec les références qui
12 vont vous permettre, on le souhaite, de naviguer
13 dans la preuve si jamais ça peut mettre... ça peut
14 être un complément à vos notes personnelles.

15 Je vais aborder maintenant la rubrique 6.1
16 au niveau des charges d'exploitation, évidemment.
17 Le premier élément qui est mentionné, puis c'est
18 d'importance, c'est qu'on a pris la mesure des
19 décisions des années dernières et, dès cette année,
20 on volontarise le deux pour cent (2 %) d'efficience
21 paramétrique. Alors, madame Boucher l'exprime, vous
22 avez l'extrait. Alors, le deux pour cent (2 %) est
23 volontarisé pour deux mille dix-sept (2017). On
24 parle d'une efficience de treize millions de
25 dollars (13 M\$).

1 Évidemment, on souhaite, et c'est ce que
2 vous avez aux pages 24 et 25, que la Régie se
3 prononce sur la base des besoins qu'on a énoncés.
4 C'est sûr qu'une vision historique, je suis
5 convaincu, vous l'avez fait les dernières années,
6 c'est un élément important pour la Régie parce que,
7 bon, on regarde le passé, est-ce que ça conditionne
8 l'avenir. Mais, il reste quand même qu'il y a des
9 besoins qui sont énoncés, qui ont été énoncés
10 l'année dernière et l'année d'avant aussi, puis que
11 cette année, ils vous reviennent avec encore plus
12 d'acuité.

13 Et qu'est-ce qu'on a? C'est qu'il reste
14 quand même que les trois dernières années, quatorze
15 (14), quinze (15), seize (16), et je vous rappelle
16 au tableau de madame Boucher qui était... je pense
17 qu'il présentait ça de façon tout à fait
18 synthétique et parlante, là. Celui qui était
19 présenté de cette façon-là, là, qui avait les trois
20 colonnes quatorze (14), quinze (15), seize (16),
21 avec les écarts, non pas en écarts prévisionnels,
22 mais qui démontraient les défavorables pour deux
23 mille quatorze (2014), quinze (15), seize (16), par
24 rapport à l'historique, par rapport à l'autorisé
25 Régie.

1 Alors, avoir une vision historique des
2 choses, ça vous donne toujours un certain confort
3 puis ça vous amène dans le cadre de la réflexion,
4 c'est légitime. Mais, il reste quand même que cette
5 année on vous a administré une preuve très probante
6 au niveau des besoins. Le besoin, il est là au
7 niveau des charges, au niveau du budget. Puis ce
8 qu'on a aussi, c'est qu'on a un défavorable pour
9 les années quatorze (14), quinze (15), seize (16).
10 Et ça, ce n'est pas à négliger.

11 (10 h 07)

12 Quand on regarde par exemple, si on prend
13 la masse salariale, je le fais dans mes mots, mais
14 je vais y revenir de façon un petit peu plus
15 structurée, si vous me permettez, mais quand on
16 regarde, par exemple, la masse salariale - on parle
17 le fameux quinze millions (15 M) - alors on regarde
18 ça puis on se dit, bon, le quinze millions (15 M)
19 devrait s'ajouter au quarante-cinq (45) et vice
20 versa.

21 Je vous dirais que ça, il faut prendre ça
22 encore une fois avec toute une réserve. Quand on se
23 replace dans une perspective historique, c'est sûr
24 que si on prend les décisions que vous avez rendues
25 en quatorze (14), quinze (15), seize (16), surtout

1 quinze (15), seize (16), à chaque fois les coupures
2 que vous proposez sont toujours avec un regard
3 historique par rapport à la situation.

4 Mais qu'est-ce qu'on a en douze-treize (12-
5 13)? On a un rebasing. On a un rebasing qui nous
6 amène, qui, par définition, nous amène à remettre
7 au réel la situation. Et qu'est-ce qu'on vous
8 présentait à ce moment-là? C'est qu'on se ramenait
9 - donc il y a un quarante-huit millions (48 M) qui
10 a été remis sur la table, qui a été remis
11 directement à la clientèle à ce moment-là - et
12 qu'est-ce qu'on vous exprimait? C'est que les
13 besoins, cependant, vont poindre à l'horizon et au
14 fur et à mesure que nos modèles, nos prévisions
15 vont se déployer, on va être en mesure d'arriver
16 avec quelque chose qui est plus centré, avec des
17 prévisions à l'égard de nos besoins qui vont être
18 meilleures.

19 Et ça, c'est ce qui est arrivé. Quand on
20 arrive - et je pense que la manifestation de ça
21 c'est le fait qu'en quatorze (14), quinze (15),
22 seize (16) on est défavorables au niveau des
23 charges nettes d'exploitation par rapport aux
24 historiques antérieurs où il y avait peut-être un
25 écart favorable, mais il reste quand même que là,

1 les démonstrations que vous avez, c'est des écarts
2 défavorables.

3 Alors ça, quand on a une vision historique,
4 il ne faut pas oublier ça non plus. Et ça, ça
5 amène, ce que ça veut dire, c'est que ce qui est
6 important aussi, c'est qu'on est en douze-treize
7 (12-13), on a le rebasing. Ce qu'on examine, c'est
8 qu'en deux mille quatorze (2014), quand on autorise
9 le budget de maintenance qui est totalement
10 autorisé, qu'est-ce qu'on a? C'est que cette année-
11 là, il y a un déficit au niveau de la dotation. Et
12 qu'est-ce qu'on fait? On a du surtemps puis des
13 services externes avec différents aspects...

14 Je pourrais y aller expressément, je
15 m'étais pris des notes. Deux mille quatorze (2014),
16 c'est ça. Alors, on a substitué la masse salariale
17 qui était demandée dans le cadre de ce budget-là
18 par deux aspects : du surtemps massif puis des
19 travaux faits par HQT et des services externes. Ça,
20 c'est deux mille quatorze (2014).

21 Alors, qu'est-ce qu'on vous présente en
22 deux mille quinze (2015)? En deux mille quinze
23 (2015) on arrive puis on vous présente un, on ne
24 vous demande pas une hausse du budget de
25 maintenance mais il reste quand même qu'à ce

1 moment-là le Transporteur a posé les gestes pour se
2 doter de la force de travail.

3 Et c'est là où on a une substitution. Le
4 budget de maintenance, lui, il se continue. Mais au
5 lieu d'avoir du surtemps, au lieu d'avoir des
6 services externes ou HQÉ, qu'est-ce qu'on a? On a
7 une force de travail qui est à pied d'oeuvre, qui
8 est là, qui est prête, qui est prête à faire le
9 travail. Et c'est ce qu'ils font. Et c'est ce qu'on
10 a dans la démonstration. Dès deux mille quinze
11 (2015), qu'est-ce qu'on a? On a un défavorable,
12 comme madame Boucher l'exprimait très bien.

13 Alors, en deux mille quinze (2015) qu'est-
14 ce qu'on a? HQT, on n'a pas demandé d'augmentation
15 du budget, on a embauché des électriciens
16 d'appareillage, on a substitué le surtemps par des
17 effectifs en plus de réaliser les travaux. Le
18 recalibrage, c'était une substitution - de quatorze
19 millions (14 M) qui était proposé à ce moment-là -
20 était une substitution de rubrique masse
21 salariale/surtemps d'un budget de niveau de
22 maintenance déjà autorisé en deux mille quatorze
23 (2014).

24 Avec égard, regarder isolément une rubrique
25 pour laquelle HQT a par le passé des écarts

1 favorables n'est pas un exercice valable pour deux
2 mille dix-sept (2017). Depuis deux mille quatorze
3 (2014), ces écarts favorables aux charges nettes
4 d'exploitation ont disparu et, en deux mille quinze
5 (2015), des écarts antérieurement favorables en
6 masse salariale sont devenus défavorables.

7 Et ça, c'est un élément d'importance. Avec
8 respect, quand on l'examine de cette... Et,
9 évidemment, je vais conclure mais dans ce contexte
10 où le quinze millions (15 M) fait partie d'un
11 budget et d'un niveau de maintenance accepté depuis
12 deux mille quatorze (2014) et pour lequel HQT n'a
13 que des écarts défavorables depuis, avec égard, HQT
14 n'est pas en accord avec l'affirmation que la
15 demande de maintenance supplémentaire est une
16 addition du quarante-cinq millions (45 M) plus du
17 quinze millions (15 M).

18 Et ça, je tenais à vous redresser ça. C'est
19 mis de l'avant par certains intervenants et c'est
20 un élément d'importance parce que ce budget-là, on
21 parle d'une substitution. J'espère que je vous l'ai
22 exprimé de façon convenable mais le tableau de
23 madame Boucher, parce que je vous avais fait ça de
24 façon systématique, j'avais des extraits de la
25 décision D-2015-17 où, aux paragraphes 222, 230,

1 231 on parle de réduction de la prévision.

2 Si je vais à deux mille seize (2016) pour
3 les tarifs, à D-2016-29, paragraphe 109, où on
4 parle encore une fois d'une réduction de la masse
5 salariale pour l'année témoin, mais il reste quand
6 même que la démonstration qu'on avait dans la
7 présentation de madame Boucher - qui est à la page
8 8 - où on a un défavorable pour chacune des années,
9 où on a un maintien du budget puis une substitution
10 par rapport au surtemps puis par rapport aux
11 services externes par une embauche de personnel dès
12 l'année deux mille quinze (2015). Je pense que
13 c'est un élément que la Régie doit apprécier dans
14 son regard, entre guillemets, rétrospectif ou
15 historique par rapport à ce poste budgétaire.

16 (10 h 12)

17 Si je reviens maintenant, ça va être plus
18 littéraire et peut-être moins imagé, on a les
19 travers que l'on a, Monsieur le Président. Alors
20 évidemment, ce que vous avez à la page 25, là,
21 c'est de façon plus littéraire, mais c'est ce qui
22 est... c'est ce que je viens de vous exprimer.
23 Évidemment, dans le bas de la page 25, les coupures
24 proposées par les divers intervenants font fi de
25 l'impact que celles-ci pourraient avoir sur la

1 fiabilité et la qualité de service offerte à la
2 clientèle du réseau de transport, alors que le
3 Transporteur a fait une démonstration sérieuse et
4 probante du risque de défaillance.

5 Avec égard, le Transporteur soutient que sa
6 demande doit être appréciée par la Régie, sur la
7 base des besoins exprimés en preuve.

8 Le maintien par le Transporteur de
9 l'exécution de son plan de match en deux mille dix-
10 sept (2017), tant au niveau des activités
11 planifiées que des ressources demandées, traduit
12 bien l'importance de la sécurité, de la fiabilité
13 et de la disponibilité de son réseau de transport,
14 ainsi que sa capacité de déployer les activités
15 liées au modèle de gestion des actifs.

16 Alors j'arrivais dans la rubrique « Coûts
17 de la main-d'oeuvre pour les effectifs déjà en
18 place », c'est ce que je viens de vous exprimer,
19 là, j'avais pris un... j'avais pris un petit pas
20 d'avance, là, mais vous allez retrouver ça, le
21 témoignage de madame Boucher, dans la rubrique qui
22 suit. Les références qui sont faites à la décision
23 D-2015-17. À la page 27 évidemment, les références
24 à la décision D-2016-029.

25 Alors si je vous amène à la page 27. Alors

1 de fait, là, c'est un peu la suite de ce que je
2 venais... de l'exercice dont je vous ai fait part
3 il y a deux instants. De ce fait, comme précisé
4 dans sa preuve, le Transporteur justifie sa demande
5 pour des coûts de main-d'oeuvre pour effectifs déjà
6 en place en appuyant sa démonstration sur une
7 analyse des années historiques quatorze (14) et
8 quinze (15). À l'appui de celle-ci, le Transporteur
9 ajoute qu'au-delà de l'atteinte du niveau projeté
10 en termes d'effectifs à temps complet et de charges
11 nettes d'exploitation associées, ces sommes ont dû
12 être engagées parce qu'elles sont essentielles à
13 l'accomplissement de sa mission de base et à la
14 poursuite du déploiement de son modèle de gestion
15 des actifs aux fins d'assurer la sécurité, la
16 fiabilité et la disponibilité de son réseau de
17 transport.

18 Pour la suite, au niveau du modèle de
19 gestion des actifs et de la mise à niveau de la
20 maintenance, évidemment, là, monsieur Lajoie en a
21 fortement témoigné. Un petit peu plus bas, monsieur
22 Tessier aussi. Évidemment, le modèle de gestion des
23 actifs est au coeur de la stratégie d'efficience du
24 Transporteur. Il y a plusieurs initiatives qui sont
25 menées, comme je vous l'exprime, comme on vous

1 l'exprime à la page 27, là, au paragraphe qui suit,
2 en collaboration avec l'IREQ. Ces mesures-là et ces
3 initiatives-là méritent d'être poursuivies.

4 Évidemment, monsieur Lajoie s'est aussi
5 exprimé sur toutes les modalités qui ont été mises
6 en place pour des améliorations liées à ces
7 processus d'acquisition. Par exemple, en termes
8 d'approvisionnement, vous avez toutes les
9 références qui vous sont données. Et monsieur
10 Tessier qui s'exprime sur les difficultés, là, dans
11 sa gestion au niveau des différentes... des
12 différentes actions.

13 Mais encore une fois, ce qu'il nous
14 mentionne c'est qu'avoir les budgets c'est
15 important pour quoi? Parce que ça va lui amener une
16 meilleure planification et une meilleure
17 planification, c'est une piste d'efficience
18 fondamentale pour lui. Et il vous exprime comment,
19 dans un contexte opérationnel, tout ça se décline.
20 Vous avez donc ça à la page 28. Alors au deuxième
21 paragraphe, là : « Donc, pour moi, une des grandes
22 pistes d'efficience, c'est la planification. »
23 Ensuite de ça, au paragraphe qui suit il vous parle
24 de « prioriser les P1 à P4 ». Et si vous allez à
25 l'autre page, là, il va conclure au début en haut

1 de la page 29, là, sur les éléments que je vous
2 soulignais précédemment, c'est-à-dire que son
3 souhait le plus cher c'est de ne pas avoir à
4 prioriser à l'intérieur des P1. Parce que là, c'est
5 là où on va être face à une situation où on va
6 avoir une dégradation des indicateurs qu'on vous
7 présente. Ou qui est susceptible.

8 Vous avez un peu plus bas, à la page 29,
9 encore une fois je vois le temps qui file, là, puis
10 je ne veux pas... je ne veux pas rendre ça... je
11 sais que vous allez prendre le temps qu'il faut,
12 là, pour examiner ça, le texte qu'on... la
13 plaidoirie écrite qu'on vous propose. Mais il reste
14 qu'encore, je vous mentionne rapidement que le
15 Transporteur a présenté comment il compte utiliser
16 les sommes demandées de façon précise. Monsieur
17 Veci s'exprime à cet égard-là, à l'égard des
18 retombées attendues de la mise à niveau du budget
19 de maintenance. Et encore une fois, vous avez ça au
20 bas de la page 29. Dans tous les scénarios, le
21 Transporteur privilégie le scénario de maintenance
22 adaptée, soit celui qui présente des coûts
23 raisonnables pour un niveau de contrôle de
24 l'évolution du risque de pérennité et de
25 maintenance optimal.

1 Un autre élément qui vous rassure... qui
2 devrait rassurer la Régie, qu'on voit à la page 30,
3 c'est les suivis qu'on vous propose pour deux mille
4 dix-sept (2017) et deux mille dix-huit (2018). Et
5 c'est des suivis qui, avec égard, là, vont
6 raffermir encore une fois les démonstrations à la
7 fois de rentabilité à l'égard du déploiement. Puis
8 ces suivis vont permettre, là, évidemment, de
9 constater la mise en oeuvre des diverses activités
10 de maintenance qui vont être réalisées par le
11 Transporteur.

12 Alors vous avez ça, déjà en deux mille dix-
13 sept (2017) l'évolution des indisponibilités
14 forcées, le statut de la mise en oeuvre, les
15 quantifications des coûts évités par la réduction
16 des IF. Vous avez en deux mille dix-huit (2018)
17 l'évolution annuelle des IF, l'évolution du risque,
18 et caetera, et caetera. Ce sont des éléments de
19 suivi qu'on volontarise et, avec égard, je vous
20 sou mets qui devraient encore plus rassurer la
21 Régie. On fait les bonnes choses, on est... on vous
22 assure qu'on le fait et en plus de ça on va le
23 suivre à la Régie avec vous pour pouvoir le
24 calibrer, selon le cas.

25 (10 h 19)

1 Alors, je me permettrai de conclure sur
2 cette section-là et la qualité et le caractère
3 probant des témoignages des représentants du
4 Transporteur quant aux besoins de maintenance
5 combinés au suivi offert pour les années deux mille
6 dix-sept (2017), deux mille dix-huit (2018) ne
7 peuvent que rassurer la Régie quant aux besoins
8 exprimés ainsi qu'à l'acuité des prévisions des
9 charges nettes d'exploitation pour l'année deux
10 mille dix-sept (2017).

11 Au niveau des normes CIP, c'est la rubrique
12 qui suit. Je ne veux pas m'étendre. Je pense que
13 monsieur Clermont et monsieur Brassard - on est
14 dans le haut de la page 31 - vous ont clairement
15 fait état de la forte croissance du nombre des
16 installations et des actifs visés par les diverses
17 versions des normes dans un très court laps de
18 temps. Monsieur Boisvert, pour le « bullet » qui
19 suit vous a évidemment exprimé les coûts dérivés
20 des activités qui seront déployées pour le total
21 des dix-huit millions (18 M) à cet égard en deux
22 mille dix-huit (2018)... euh, deux mille dix-sept
23 (2017). Alors, je n'irai pas plus loin. Je pense
24 qu'à votre initiative, on vous a présenté le panel
25 3A qui était spécifiquement sur ce sujet-là. On

1 s'en remet à vous.

2 Rapidement, la rubrique 6.2, j'y passe. Les
3 amortissements sont toujours tellement corrélés
4 avec l'évolution de la base de tarification. Encore
5 une fois cette année, et ça, c'est toujours passé
6 sous silence, on a quand même un degré d'acuité,
7 encore une fois, quand on l'examine sur la période
8 deux mille treize - deux mille seize (2013-2016),
9 et c'est ce que vous avez en bas de la page 31,
10 quatre-vingt-dix-huit virgule six pour cent
11 (98,6 %). Alors, quand on parle d'une acuité
12 prévisionnelle en termes de mise en service, c'est
13 quand même assez robuste.

14 Et qu'est-ce qu'on a malgré ce très haut
15 taux? Ce qu'on a, vous avez à la page 32 des
16 extraits des éléments mis de l'avant dans la preuve
17 et par madame Boucher. C'est que, déjà, au deuxième
18 « bullet », on anticipe réaliser... les témoignages
19 sont clairs qu'on anticipe réaliser les mises en
20 service prévues à l'année de base pour... Ça, c'est
21 clair.

22 En deux mille dix-sept (2017), toujours
23 dans le but d'améliorer l'acuité des prévisions, on
24 a pris un important facteur de glissement, soit
25 huit cents millions (800 M). Alors, c'est un

1 élément d'importance.

2 Le « bullet » qui suit, on vous souligne
3 quand même que quatre-vingt-quinze pour cent (95 %)
4 du montant des mises en service prévues pour
5 l'année deux mille dix-sept (2017) constitue un
6 bloc dur de projets supérieurs à vingt-cinq
7 millions (25 M). Alors, c'est, encore une fois, un
8 élément qui devrait rassurer la Régie sur l'acuité.
9 Et il y a différentes mesures qui sont mises en
10 place pour, encore une fois, déployer les projets,
11 parce qu'on le sait, les mises en service, c'est
12 toujours dans les trois derniers ou à peu près,
13 mois de l'année. Alors, il y a un plan de... une
14 planification opérationnelle consolidée qui
15 contribue, encore une fois, à raffermir cette
16 prévision-là.

17 Alors, à la lumière de tout ça, bien sûr...
18 c'est ce que vous avez en bas de la page 32, le
19 Transporteur, à la lumière de ce qui précède,
20 soutient que ses projections pour l'année deux
21 mille dix-sept (2017) devraient être acceptées par
22 la Régie.

23 J'arriverai à la rubrique du projet
24 Chamouchouane qui est à la page 33. Évidemment,
25 c'est un projet qui a été autorisé par la Régie, un

1 projet structurant, un projet d'importance. Je vous
2 ai cité, par commodité, parce que je suis convaincu
3 que vous pouvez cliquer puis aller la récupérer, la
4 décision, si vous considérez que c'était pertinent
5 pour des fins de rendre votre décision dans ce
6 dossier-ci, mais il reste quand même que je vous ai
7 cité les grands aspects. Je ne les reprendrai pas
8 mais il reste quand même qu'un des objectifs de
9 fiabilité de service ressort... fiabilité du réseau
10 de transport, que le projet a été déployé dans ce
11 sens-là, on retrouve ça à la page 13.

12 Aux pages 15 et 16, qu'on souhaite répondre
13 aux enjeux en matière de planification de réseau.
14 On revient aussi avec l'effet entonnoir qui est
15 reproduit à la page 34 de la plaidoirie. Les
16 démonstrations à l'égard de l'impact sur les tarifs
17 qu'on voit aux pages 31 et 32 de cette décision-là,
18 vous avez ça un petit peu plus bas, où on parle des
19 trois catégories d'investissements qui sont visées
20 par le projet. Alors, vous avez chacune des
21 rubriques qui vous sont bien détaillées.

22 Évidemment, vous avez à la page 35 les
23 recommandations qui étaient faites par l'AQCIE à
24 l'égard de la... où on remettait en cause la
25 causalité des coûts et la décision de la Régie qui

1 a suivi qui s'est dite satisfaite, à la fois des
2 analyses économiques, et à la fois des positions
3 qui étaient énoncées par le Transporteur à ce
4 moment-là. Vous avez ça à la page 36, où il y a des
5 reproductions de certains extraits de la décision.

6 Je porte tout de suite à votre attention,
7 j'ai vu qu'il manquait des petits crochets avec
8 trois petits points. Vous voyez, on passe de 210, à
9 212, à 217. Si vous voulez le voir dans le plein
10 texte, bien, je vous indique, mais vous le voyez.
11 Quand on passe de 210, on va à 212. Je vous ai omis
12 les deux petits crochets avec les trois petits
13 points, comme je vous le fais toujours. Ce n'était
14 pas malhonnête. C'est une erreur de bonne foi.
15 Alors... et vous avez la même chose au bas du
16 paragraphe 212. Ça va?

17 Et donc, évidemment, face aux propositions
18 qui étaient faites de remettre en cause la
19 causalité des coûts puis des marges excédentaires,
20 et caetera, et caetera, la Régie rejetait ça, parce
21 qu'elle adhérait à la proposition du Transporteur
22 que la solution s'inscrivait en continuité avec
23 d'autres projets. Alors, tout ce qui était proposé
24 à ce moment-là a été mis de côté. Vous avez ça
25 aussi à la page 37 où je fais la somme, ni plus ni

1 moins, du témoignage de monsieur Giroux à l'égard
2 du biais structurel que le projet voulait corriger.
3 Vous avez ça au premier boulet. Vous avez ça au
4 quatrième boulet où c'est que la considération des
5 besoins éventuels, c'est toujours pour mettre deux
6 solutions au même niveau, pour comparer la
7 robustesse de chacune de ces solutions-là. C'est ça
8 l'objectif. Mais ce qu'il vous a dit en réponse à
9 une de vos questions, c'est que le projet a été
10 déployé au minimal, dans sa version minimale. Alors
11 il n'y a pas de compensation. Il n'y a pas rien.
12 C'est le projet minimal. Et vous avez ça bien
13 identifié dans le document.

14 (10 h 27)

15 Et vous avez aussi bien sûr que la répartition des
16 coûts selon les catégories, vous avez ça au
17 cinquième boulet de cette page-là. Je ne vous en
18 fais pas la lecture. Mais il est tout à fait
19 légitime que la clientèle qui bénéficie de cet
20 important projet là puisse, bien sûr, contribuer
21 par les coûts qui vont être intégrés à la base de
22 tarification.

23 Si je vous amène un petit peu plus loin, à
24 la page 38, évidemment où on vous décrit dans le
25 premier boulet tous les avantages du projet et de

1 son déploiement. Je ne vous les reprends pas. Je
2 m'en remets à vous au niveau de la lecture. Je vois
3 que vous êtes d'accord. Je ne vous en fais pas une
4 lecture servile. Je compte sur vous que vous allez
5 prendre le temps qu'il faut. Puis, Monsieur le
6 Président, je vois bien que vous avez opiné en
7 étant d'accord avec ma proposition. Alors je vous
8 fais grâce de ça.

9 Mais il reste quand même que, et ça je
10 tenais à vous le dire, c'est que les déterminations
11 de la Régie dans sa décision D-2015-023 sont
12 finales, notamment quant aux objectifs et aux
13 justifications du projet, notamment en ce qui
14 concerne la répartition des coûts entre les
15 catégories d'investissements « croissance des
16 besoins », « maintien et amélioration de la qualité
17 du service » et « maintien des actifs », et
18 l'utilité du projet. Tous les extraits, je vous les
19 ai cités.

20 Et si on va à page 39. Tel que monsieur
21 Giroux a en témoigné à l'audience, le projet se
22 déploie graduellement. Ainsi, l'intégration des
23 coûts de réalisation du projet à la base de
24 tarification est pleinement justifiée, à ce stade
25 du déploiement progressif de cet important actif à

1 venir du réseau de transport d'électricité.

2 Avec égards, la simulation « des besoins
3 non encore connus », dans le but de valider la
4 robustesse de la solution technique retenue afin de
5 corriger le biais structurel au poste de la
6 Chamouchouane, n'a pas pour effet de nier au
7 Transporteur le caractère prudent, utile et
8 d'intérêt public du projet autorisé par la Régie et
9 qui est en cours de déploiement.

10 Avec égards, selon les informations
11 disponibles, le projet est réalisé sans
12 modification de sa nature, de ses coûts et de sa
13 rentabilité. Les coûts associés au projet et
14 présentés pour intégration à la base de
15 tarification bénéficient de la présomption
16 découlant de la décision D-2005-050 et doivent être
17 inclus donc à la base de tarification du
18 Transporteur selon la Loi. Alors voilà, ça clôt sur
19 ce sujet.

20 Je vous amènerais maintenant rapidement sur
21 la rubrique 8, qui est celle de la planification du
22 réseau de transport. J'en ai pour quelques minutes,
23 Monsieur le Président. Je vois que j'ai défoncé.
24 J'espère avoir été intéressant quand même pour les
25 quelques périodes supplémentaires. J'en ai la

1 conviction en tout cas.

2 LE PRÉSIDENT :

3 On est restés ici.

4 Me YVES FRÉCHETTE :

5 Si, moi, je ne suis pas intéressant, je peux vous
6 dire que tous les gens qui ont témoigné devant vous
7 l'étaient grandement. Ça, pas de doute.

8 Évidemment, vous avez, au niveau du critère
9 de la pointe exceptionnelle. Alors, à l'époque je
10 m'occupais du Plan d'approvisionnement. D'ailleurs,
11 c'est le deux mille cinq deux mille quatorze (2005-
12 2014). À l'époque, j'étais votre humble procureur.
13 Et puis c'est à ce moment-là où on l'avait déjà
14 introduit dans le dossier.

15 L'AHQ recommande évidemment à la Régie
16 d'exiger qu'il présente à chaque dossier une
17 démonstration du respect de ce critère-là. Alors,
18 en audience, monsieur Giroux a expliqué un peu la
19 genèse, la raison d'être de ce critère. Vous avez
20 ça à la page 40 qui suit.

21 Dans le premier boulet. Pour chacun des
22 besoins liés au réseau de transport, le
23 Transporteur analyse des solutions sous l'angle de
24 la fiabilité et ce, sans en évaluer les marges de
25 transit excédentaires. Chaque cas est analysé à son

1 mérite et présenté à la Régie lors de la demande
2 d'autorisation du projet en cause.

3 Le processus de planification et les
4 critères de conception du réseau de transport n'ont
5 pas pour objet de doter le réseau de marges
6 excédentaires et cette quantification n'est pas
7 faite. La finalité du critère de pointe
8 exceptionnelle est la fiabilité du réseau.

9 Les critères de conception sont encadrés
10 par le Northeast Power Coordinating Council et la
11 North American Electric Reliability Corporation et
12 permettent de dimensionner un réseau fiable et
13 sécuritaire au bénéfice de l'ensemble de la
14 clientèle. La démonstration du respect des critères
15 est faite par de nombreuses simulations et la
16 production de simples bilans nous apparaît
17 insuffisante.

18 Il reste quand même que, comme monsieur
19 Giroux l'exprimait, il mettait tous les bémols sur
20 la difficulté de quantifier une marge excédentaire.
21 Vous avez cela en haut. Il mentionne que ce n'est
22 pas un exercice simple. Les marges, s'il y en a,
23 varieront en fonction des équipements en place
24 entre le lieu de réception de puissance et le lieu
25 de livraison, ainsi que l'état de la disponibilité

1 du réseau à un certain moment. Il y a donc une
2 multitude de combinaisons possibles qui pourraient
3 rendre vain cet exercice de quantification.

4 (10 h 28)

5 Et aussi c'est... Le paragraphe qui suit
6 est d'importance. C'est que toutes ces
7 démonstrations-là qui sont faites au NPCC, c'est
8 des démonstrations qui ne sont accessibles qu'aux
9 membres du NPCC. Alors, c'est des documents qui
10 sont confidentiels, pourquoi? Parce que des
11 simulations très, très, poussées au niveau de la
12 dynamique du réseau qui pourrait donc en présenter
13 des vulnérabilités. Et donc, évidemment, là, je ne
14 veux pas vous reprendre toute la séquence que l'on
15 fait à l'égard de l'importance de protéger le
16 réseau de transport contre des actes malveillants,
17 vous le savez, on a eu largement ce débat-là tout
18 récemment dans deux projets d'investissement et
19 avec des décisions qui sont des décisions phare de
20 la Régie sur ces sujets-là.

21 Et puis, évidemment, aussi, ces
22 simulations-là, qu'on fait, prennent aussi en
23 considération les caractéristiques des réseaux
24 voisins. Alors, on pourrait rendre disponibles, si
25 on rendait ça public, des informations qui

1 concernent des réseaux tiers. Alors, ce n'est pas
2 une situation, on vous soumet, qui est valable, là,
3 à ce stade-ci.

4 Alors, pour conclure, à la page 41. Avec
5 égard, le Transporteur demande à la Régie de
6 rejeter ces propositions de l'intervenant AHQ-ARQ
7 qui concernent des informations auxquelles, tout
8 d'abord, les intervenants ne peuvent avoir accès.
9 Et, encore une fois, ne vous donneraient peut-être
10 pas une finalité au niveau de la démonstration de
11 marchés excédentaires, et caetera. On fait déjà les
12 démonstrations de respect de ces critères-là, on
13 fait déjà des démonstrations à la Régie au niveau
14 du respect des critères de fiabilité également. La
15 Régie est déjà amplement outillée pour pouvoir nous
16 suivre, pour pouvoir valider les démarches que l'on
17 fait à cet égard-là.

18 Au niveau de la catégorie... la rubrique
19 qui suit, la catégorie maintien et amélioration de
20 la qualité du service. Bien sûr, là, il y a un
21 rendez-vous qui est annoncé par vous. Mais on a
22 souhaité quand même vous offrir notre point de vue
23 sur le sujet. Parce que, bon, c'était mon petit mot
24 yin et yang au début. Alors, on a voulu vous offrir
25 quand même la possibilité d'avoir, avant de prendre

1 une décision, de lancer ça de façon définitive,
2 d'avoir un regard pour que vous puissiez examiner
3 ça avec votre équipe technique puis avoir des
4 discussions. Alors, c'est pour ça qu'on vous a
5 volontarisé l'information. Évidemment, je vous...
6 si je vous ramène à la page 42, bien, toutes les
7 difficultés au niveau de la modélisation, et
8 caetera, qui proviennent du témoignage de monsieur
9 Giroux, vous sont énoncées.

10 Au niveau de la rubrique qui suit, au
11 niveau de l'alimentation bouclée et en dérivation,
12 bien, encore une fois, c'est un débat d'experts,
13 là. Alors, je ne me donnerai pas la prétention de
14 vous faire le perroquet ici puis de vous répéter la
15 sagesse des propos des témoins du Transporteur puis
16 de mettre ça en corrélation. Mais il reste quand
17 même que ce qui est à retenir, puis on l'a vu dans
18 un dossier récent, qui a été administré par un de
19 vos collègues, ce qu'on cherche c'est toujours la
20 solution la plus économique mais toujours avec...
21 en ayant comme objectif la fiabilité du réseau. On
22 n'est certainement pas à envisager de mettre le
23 réseau à risque ou de mettre l'alimentation des
24 gens en difficulté. C'est un moyen, l'alimentation
25 en dérivation, qui est privilégié puisque

1 généralement économique. Et c'est ce que vous avez
2 à la rubrique 8.2. Alors, évidemment, on vous
3 suggère d'écarter les propositions de SÉ-AQLPA, qui
4 sont faites à cet égard-là.

5 Au niveau des taux de pertes, vous avez ça
6 la rubrique 9, qui est à la page 43. Au niveau du
7 taux de pertes, bien, évidemment, on en a fait
8 grand état, vous avez eu la chance d'entendre
9 monsieur Giroux, de voir notre preuve documentaire.
10 Au niveau des réponses aux demandes de
11 renseignements, je me rappelle une à la Régie,
12 d'ailleurs, qui était vraiment extensive, qui
13 faisait une démonstration. Vous l'avez en
14 référence, HQT-13, document 1, là, vous avez... ils
15 sont tous en référence à la rubrique 79 et 80, pour
16 le témoignage de monsieur Giroux.

17 Évidemment, à la lumière de tout ce qu'on a
18 administré en réponse aux représentations qui vous
19 sont faites par l'intervenant AHQ-ARQ, pour la
20 réalisation d'une étude. Alors, on vous soumet les
21 éléments qui militent contre le rejet de cette
22 proposition-là, je ne vous en ferai pas la lecture,
23 au moment où on en est, je vais laisser la place à
24 mes collègues. Je vous retourne à ces éléments-là,
25 pour nous ce n'est pas un élément... des éléments

1 qui sont valables. Les grands leviers qui sont
2 disponibles, pour les pertes, évidemment, c'est
3 des... la mise en place de nouveaux actifs. Alors,
4 là, que voulez-vous? Il n'y a pas... Et puis toutes
5 nos actions sont toujours mises dans un angle de
6 fiabilité.

7 Vous avez nos conclusions qui apparaissent
8 à la page 44, pour conclure que la méthode de
9 détermination actuelle des pertes de transport par
10 le Transporteur est valable et doit être maintenue
11 et, avec égards, les recommandations des
12 intervenants écartées.

13 Au niveau des relations clientèle, vous
14 avez, à la rubrique 9.2. Je pense que le... on vous
15 propose un mécanisme d'information, a posteriori,
16 qui va se déployer, qui va donner des fruits. On
17 est toujours en amélioration continue, monsieur
18 Verret vous l'a bien mentionné. Alors, on est
19 convaincu que cet élément-là va... supplémentaire,
20 va donner des indications qui vont permettre aux
21 clients du service de transport de bien comprendre
22 chacune des interventions qui sont faites. Alors,
23 on y voit beaucoup de valeur. C'est ce que vous
24 avez à 44.

25 (10 h 33)

1 À 45, un bref état de la... ce qu'on
2 retrouve à l'Annexe 1 de la pièce HQT-9 sur le
3 bilan du processus d'information et d'échange sur
4 la planification du réseau. Dans cette annexe-là,
5 ce que je trouve qui est parlant, vous avez une
6 carte du Québec et vous voyez chacune des zones du
7 réseau de transport qui ont été couvertes par une
8 des présentations qui ont été faites dans le cadre
9 de l'appendice K.

10 Je pense que ce que ça démontre, c'est
11 qu'on a couvert tout. Où est-ce qu'il n'y a pas de
12 cercle, où on fait des références à des
13 présentations, c'est les réseaux autonomes. Alors,
14 je pense que les gens qui ont participé - parce que
15 c'est un processus qui était nouveau, qu'on mettait
16 en place, qu'on déployait - mais il reste quand
17 même que les gens ont eu la chance d'avoir une
18 information intéressante sur tous les aspects du
19 réseau.

20 On va certainement aller plus loin, on est
21 en processus d'amélioration, monsieur Verret vous
22 l'a énoncé. Il y a peut-être des irritants au
23 niveau des ententes de confidentialité mais ça,
24 bon, il y a autant d'ententes de confidentialité
25 qu'il y a de membres du Barreau au Québec, ça j'en

1 suis convaincu alors... Mais on est là pour trouver
2 des solutions.

3 On va les trouver si c'est possible puis,
4 encore une fois, toujours dans le respect de nos
5 encadrements puis des règles de confidentialité qui
6 nous gouvernent à l'égard de notre clientèle, qui
7 sont déjà imbriquées dans les Tarifs et conditions
8 puis, évidemment, des règles de confidentialité qui
9 nous proviennent de décisions de la Régie ou
10 d'encadrements réglementaires plus généraux, que ce
11 soit les schémas unifilaires, les schémas de
12 liaison, et cetera.

13 Quand on suggère des engagements de
14 confidentialité des participants, c'est grandement
15 ces informations-là qu'on souhaite sécuriser.
16 Pourquoi? Parce que ce sont des informations qui
17 peuvent donner des intrants sur les vulnérabilités
18 du réseau de transport puis, évidemment, avec les
19 conséquences néfastes qui peuvent en découler.
20 Mais, encore une fois, on est bien ouverts à
21 examiner tout ça.

22 Au niveau de la mise à jour de la
23 contribution du Distributeur, vous l'avez là, vous
24 l'avez à la rubrique 10. Donc, le Transporteur
25 propose de mettre à jour l'évaluation de la

1 contribution du Distributeur dans le cadre de
2 l'actualisation des revenus requis, des tarifs et
3 de l'allocation maximale découlant de la décision
4 sur le fond à venir au présent dossier.

5 Donc, ça se ferait au moment qui soit le
6 plus frais, le plus à jour, le plus... En tout cas,
7 le plus tardif pour pouvoir avoir une
8 démonstration, une détermination qui soit la plus
9 arrimée possible sur la décision tarifaire à venir.

10 Rapidement, sur le déroulement de la phase
11 2, il y a une mise en place mais je vous amène tout
12 de suite à la page 46. Évidemment, l'exercice
13 tarifaire de la phase 1 en cours doit se compléter.
14 Pour nous, c'était... Vous l'esquissez, d'une
15 certaine façon, avec les suggestions que vous nous
16 faites mais, pour nous, d'avoir un tarif deux mille
17 dix-sept (2017) qui soit final, c'est un élément
18 d'importance alors, on tenait à vous le mentionner.

19 Généralement, la décision tarifaire est
20 rendue en mars et, selon le calendrier que vous
21 nous proposez, on déposerait la preuve, ni plus ni
22 moins, pendant votre délibéré, donc en amont. Et ce
23 que ça fait, puis c'est exprimé mieux que ça dans
24 les boulets, c'est qu'on n'aurait pas le bénéfice
25 de votre rétroaction dans la décision finale pour

1 préparer la preuve de la phase 2.

2 Alors ce qu'on vous demande, c'est... Parce
3 que ça peut être assez large comme assez restreint
4 puis, tu sais, parfois vous nous demandez des
5 compléments de preuve puis toutes sortes de choses.
6 Ce qu'on souhaiterait, c'est de vous produire
7 quelque chose qui soit satisfaisant, qui soit en
8 écho à vos préoccupations.

9 Puis ce qu'on vous demanderait, c'est peut-
10 être de trouver une façon de nous éclairer sur ça,
11 de nous donner un petit peu plus parce que ça va,
12 qui on va faire témoigner. Selon les indications,
13 ça va nous permettre de savoir quelles unités on va
14 mettre à contribution de façon précise, de vérifier
15 leur disponibilité, de s'assurer qu'ils vont être
16 présents pour pouvoir à la fois participer avec
17 nous dans l'élaboration de la preuve mais aussi
18 suivre le dossier et venir témoigner.

19 Alors, je sais que c'est un petit peu une
20 douche d'eau froide mais on essaie de trouver puis
21 on n'est pas en mesure de se prononcer de façon
22 ferme, si ce n'est que oui, on va participer au
23 forum que la Régie va nous inviter, va nous
24 convier. Ça, il n'y a pas de doute.

25 Mais on apprécierait de votre part un

1 signal un petit peu plus ferme sur ce qui est
2 attendu au niveau de la preuve, ce qui va nous
3 permettre, nous, de nous positionner quant au
4 contenu puis tout ça puis de vous faire part si on
5 a des contraintes de façon un petit peu plus
6 structurée comme on... Puis ce n'est pas une
7 critique, qu'on prenne ça avec...

8 Avant de conclure, quelques minutes, tant
9 qu'à avoir défoncé, je vais m'assumer. Je veux
10 revenir sur deux, trois propos qui ont été faits
11 par le représentant de l'AQCIÉ. Vous allez
12 retrouver ça dans les notes sténographiques du... À
13 moins que vous ayez des questions sur la rubrique
14 que je viens de passer mais les éléments qui sont
15 dans les boulets, c'est ceux qu'on vous a exprimés.

16 Est-ce que la Régie pourrait s'exprimer à
17 nous tous par lettre ou autrement? D'habitude, on a
18 une rétroaction de votre part dans la décision
19 finale. Il reste que dans le calendrier que vous
20 proposez, bien, la décision finale elle rentre en
21 début mars d'habitude. Elle arrive au début du mois
22 de mars donc...

23 LE PRÉSIDENT :

24 Si j'ai bien compris, Maître Fréchette, vous
25 voudriez qu'on soit plus explicites que ce qui est

1 dit dans la D-2016-170?

2 Me YVES FRÉCHETTE :

3 C'est ce qui est attendu.

4 LE PRÉSIDENT :

5 C'est ce que je comprends.

6 Me YVES FRÉCHETTE :

7 Oui. Avec peut-être des rubriques précises au
8 niveau de vos préoccupations.

9 LE PRÉSIDENT :

10 Oui. Je comprends ça. Est-ce qu'aussi, en tout
11 début d'audience, lors de mon mot d'ouverture - non
12 pas lors du jeudi, lors du moyen préliminaire mais
13 lors du vendredi, ce que j'appelle « l'audience »
14 comme tel, je vous ai fait part, notamment sur la
15 question sur les tarifs provisoires.

16 (10 h 38)

17 Me YVES FRÉCHETTE :

18 Oui, ça, comme d'habitude vous pouvez compter sur
19 moi, je vais vous déposer ça. On termine ici, là,
20 puis d'habitude je vous fais ça de façon assez
21 contemporaine pour pouvoir... pour que vous
22 puissiez rendre une décision. Alors vous me
23 pardonnerez de ne pas l'avoir... de ne pas avoir
24 levé la main, là, mais vous pouvez considérer que
25 ça va être comme l'année dernière, l'année

1 précédente. Je vais vous déposer ça dans un...
2 d'une manière contemporaine, qui va pouvoir vous
3 permettre de rendre une décision sur le... le
4 caractère provisoire du tarif demandé, là, dans les
5 délais qui sont acceptables.

6 LE PRÉSIDENT :
7 Ce serait... ce serait...

8 Me YVES FRÉCHETTE :
9 Comptez sur moi, là, je...

10 LE PRÉSIDENT :
11 Ce serait apprécié.

12 Me YVES FRÉCHETTE :
13 Dès mon retour demain, là, c'est...

14 LE PRÉSIDENT :
15 Il n'y a pas de problème, Maître Fréchette.

16 Me YVES FRÉCHETTE :
17 ... une tâche à laquelle on s'attelle.

18 LE PRÉSIDENT :
19 Ce serait apprécié parce que le temps... On
20 commence décembre cette semaine.

21 Me YVES FRÉCHETTE :
22 Oui, oui, bien sûr.

23 LE PRÉSIDENT :
24 Le temps file pour tout le monde. Mais en même
25 temps aussi possiblement que, je vais voir avec mes

1 collègues, mais les précisions que vous nous
2 demandez je verrai si c'est possible de les inclure
3 dans... au lieu de le faire par lettre en janvier,
4 voir si déjà on est capable, soit dans les
5 rencontres préparatoires ou de vous donner déjà
6 dans cette décision-là, faire deux sujets de
7 décision. En tout cas, on pourrait voir. C'est pour
8 ça que je me servais de ça pour vous réitérer que
9 j'attends cette demande.

10 Me YVES FRÉCHETTE :

11 Oui, comptez sur moi.

12 LE PRÉSIDENT :

13 Parce qu'après ça je vais demander... vous
14 comprenez qu'il faut demander quand même un court
15 délai aux gens pour pouvoir se prononcer sur votre
16 demande. Puis après ça...

17 Me YVES FRÉCHETTE :

18 Bien sûr.

19 LE PRÉSIDENT :

20 ... nous, il faut rendre une décision avant de
21 quitter pour les vacances.

22 Me YVES FRÉCHETTE :

23 Comptez sur moi, le message est bien reçu.

24 LE PRÉSIDENT :

25 Puis je verrai comment on va faire pour répondre à

1 cette question-là.

2 Me YVES FRÉCHETTE :

3 Encore une fois, c'est pas de la mauvaise volonté,

4 mais...

5 LE PRÉSIDENT :

6 J'en ai... j'en ai...

7 Me YVES FRÉCHETTE :

8 ... ça touche plusieurs aspects. Il y a plusieurs

9 personnes d'impliquées.

10 LE PRÉSIDENT :

11 Je n'en doute pas. Je n'en doute pas.

12 Me YVES FRÉCHETTE :

13 C'est bien, c'est bien. Je vous remercie.

14 LE PRÉSIDENT :

15 Bon. Avant que... Des questions?

16 Me LISE DUQUETTE :

17 Oui.

18 Me YVES FRÉCHETTE :

19 Me permettez-vous de compléter sur deux-trois

20 petits aspects?

21 LE PRÉSIDENT :

22 Oui, allez-y, oui, sur les commentaires que vous

23 vouliez faire.

24 Me YVES FRÉCHETTE :

25 Oui, alors tout d'abord, monsieur Boulanger, bon

1 bien il était bien émotif puis d'ailleurs nous
2 autres aussi parce qu'on l'apprécie beaucoup, là.
3 Mais il reste quand même, on va ramener ça un petit
4 peu ici à l'intérieur du contenu de la preuve, là.

5 Alors évidemment, il s'est exprimé, vous
6 allez retrouver ça aux pages 252 et suivantes, là,
7 sur le fait, là, que pour lui le sept virgule deux
8 pour cent (7,2 %) c'était un choc tarifaire, que
9 c'était pas... c'était pas supporté par une
10 situation exceptionnelle, etc., etc. Je vous fais
11 grâce de la lecture, là, mais vous allez retrouver
12 ça.

13 Le sept point deux pour cent (7,2 %), un,
14 monsieur Boucher vous l'a mentionné très clair, ça
15 a été « challengé » et « rechallengé ». La
16 situation exceptionnelle, on l'a, c'est le dossier
17 des PK. Ça s'explique par quatre-vingts millions
18 (80 M), entre guillemets. Alors la situation
19 exceptionnelle, elle est pas mal là. Au-delà des
20 budgets de maintenance puis tout ça, là, oui, on en
21 a une situation exceptionnelle.

22 Est-ce que la... est-ce que cette hausse-là
23 s'explique aussi par la baisse de un pour cent
24 (1 %) de la demande? Oui, parce que ça aussi, ça a
25 un impact sur le tarif. Est-ce qu'on... quand on

1 examine toute la preuve qu'on a administrée, est-
2 ce qu'on... on vous soumet qu'on n'a pas le choix,
3 qu'on doit prendre action sur la preuve, qu'on est
4 à la croisée des chemins au niveau du maintien de
5 l'IC à son niveau deux mille quinze (2015) par
6 rapport à la situation actuelle d'un réseau
7 vieillissant.

8 Puis aussi, quand on examine, on parle de
9 choc tarifaire, mais je vous ramène toujours à la
10 pièce HQT-12, rappelez-vous D-1, là, que je vous ai
11 présentée il y a quelques années, je pense, en
12 début de plaidoirie. Quand on regarde le tarif sur
13 toute la période des dix (10) dernières années, il
14 reste un tarif qui est très stable au niveau du
15 Transporteur, qui se maintient, on a parfois des
16 baisses, parfois des hausses, mais il reste que sur
17 la période on bat la courbe de l'inflation, on est
18 continuellement à l'intérieur d'une belle plage de
19 stabilité. Et c'est ce qu'on veut toujours
20 maintenir.

21 En plus, il se permettait, là, dans cette
22 section-là, de suggérer que le modèle de gestion
23 des actifs c'était bancal, mal justifié. Avec
24 égard, je vous soumetts que c'est une vision qui est
25 un peu injuste. Je vous dis ça avec affection. S'il

1 écoute, je vous dirais que c'est un peu injuste.

2 La preuve HQT-3, Document 1, les nombreuses
3 demandes de... réponses aux demandes de
4 renseignements, la méthodologie éprouvée proposée
5 par le CIRANO, qu'on a utilisée, des témoignages
6 probants pendant plus de deux jours, des contre-
7 interrogatoires, des réponses à la Régie avec une
8 analyse en coûts évités, qui a été réalisée. Puis
9 il y a un modèle de gestion des actifs qui comprend
10 deux cents (200) arbres décisionnels. Un million
11 (1 M) d'actifs à simuler sur deux périodes de
12 vingt-cinq (25) ans et de cinquante (50) ans, puis
13 que ces arbres-là sont revus annuellement. Puis en
14 plus, dans le déploiement du modèle on a une zone
15 d'optimisation qui permet de faire le meilleur
16 choix entre la pérennité puis la maintenance. Je
17 vous dirais que j'ai trouvé ça un petit peu
18 réducteur, sa vision, si je peux m'exprimer ainsi.
19 Puis je dis ça avec toute affection.

20 L'autre élément qu'il a recensé, puis ça,
21 c'est suite à vos questions. Où il s'est un peu...
22 il a remis en doute ni plus ni moins un petit peu
23 la sincérité de monsieur... puis ça, vous avez ça
24 encore une fois aux pages 255. Il mentionnait :
25 bien vous savez, si on a quarante-cinq millions

1 (45 M) puis en bout de ligne on ne le dépense pas,
2 c'est pas bien grave parce que le MTER il va y
3 avoir un partage. C'est pas ça que monsieur Boucher
4 a dit. Puis je vous permets de recontexter ça.

5 Tous les besoins qui sont identifiés dans
6 la preuve appuient la prévision du quarante-cinq
7 millions (45 M). Monsieur Tessier, monsieur Lajoie
8 sont clairs que les travaux vont être exécutés,
9 puis qu'ils vont être... qu'ils sont requis, puis
10 ils vont être exécutés. Puis le témoignage de
11 monsieur Boucher, si vous l'examinez à partir de la
12 page 105, c'est suite à votre question, Monsieur le
13 Président.

14 (10 h 45)

15 Alors vous lui faites... ça c'est le dix-
16 huit (18) novembre. Puis cette progression-là...
17 parce que la réponse ultime, ça va être à votre
18 question, Madame Duquette, mais il y a une
19 progression, il y a un crescendo dans la
20 présentation de monsieur Boucher. Qu'est-ce qu'il
21 mentionne? Vous lui dites, « en régulation
22 économique »... vous avez ça à la page 106, « on a
23 besoin de démonstration ». On a besoin de
24 comprendre, de mieux connaître, de voir la
25 rentabilité des actions. Vous avez ça à 106, à 107.

1 Et puis là, à 107, il vous répond, il dit :
2 « Je comprends très bien... », il ne vous dit pas
3 « l'écosystème » à ce moment-là mais il comprend
4 très bien puis il vous fait des références en
5 disant : « C'est un peu la même chose que j'ai
6 faite dans mon... dans mon parcours professionnel,
7 où j'allais présenter des projets auprès de
8 "boards", auprès de conseils d'administration. »
9 Vous avez ça à 107, à 108.

10 Puis, après ça, il s'exprime sur le retour
11 de l'investissement puis il parle des situations
12 qu'il a vécues quand il était en usine, quand il
13 analyse le coût de réfectionner un équipement
14 précis dans un environnement contrôlé. Que le coût
15 d'une pièce est clair, qu'il est capable
16 d'accrocher ça directement.

17 Puis, après ça, il vous fait un pas à
18 l'arrière puis il vous dit : Le réseau de
19 transport, tel que je le constate aujourd'hui,
20 c'est quelque chose de tout à fait différent. J'ai
21 une installation à Radisson, j'ai une installation
22 à Montréal, j'ai déployé des équipes partout sur le
23 territoire du Québec avec des équipements qui sont
24 tous différents. Alors, dans ces circonstances-là,
25 il faut paramétrer, il faut prendre les décisions

1 au fur et à mesure avec les informations qu'on a.

2 Et c'est ce qu'il dit ici, vous avez ça à 108.

3 109, où il vous dit qu'il y a une série de
4 configurations puis que ça devient difficile à
5 modéliser. Ensuite, un petit peu plus loin, il
6 parle d'accessibilité, d'efficience, à 109.

7 On se rend jusqu'à 110. Puis là, au niveau
8 de la modélisation, et caetera, il dit :

9 Je n'essaie pas de vous dire que c'est
10 impossible à faire. Ce n'est pas ça
11 qu'on fait. Ce que j'essaie de vous
12 dire, c'est qu'on y travaille
13 extrêmement fort. Marie-Claude va
14 essayer de vous expliquer l'évolution
15 de ce modèle de gestion des actifs et
16 votre demande elle est très pertinente
17 [...]

18 Alors, il vous répond directement puis il continue
19 son témoignage toujours en appuyant le budget de
20 maintenance qu'on vous propose.

21 Alors, il descend, ensuite vous allez à
22 110, vous allez retrouver tout son témoignage, que
23 je vous invite à revoir, là. Si je n'avais pas tant
24 pris de temps, je vous aurais... j'aurais pris le
25 temps de le lire. Mais à 110, à 111. Puis, à 111,

1 il nous parle des signes précurseurs qui appuient
2 le quarante-cinq (45) puis là il dit : « Est-ce que
3 c'est quarante-cinq (45)? Est-ce que c'est quatre-
4 vingts (80)? » Puis il va un petit peu plus loin,
5 il dit : « Moi, j'ai un plan pour y arriver. - Je
6 ne vous demanderai pas cent millions (100 M) parce
7 que je n'ai pas les effectifs pour le faire. - Je
8 vous arrive avec une demande qui est centrée parce
9 que je sais que j'ai les personnes pour le faire. »

10 Puis vous avez ça à 112 aussi, où il
11 mentionne que :

12 La preuve qu'on va vous donner, c'est
13 difficile pour nous d'aller plus dans
14 le détail que ça. Mais si j'avais un
15 souhait, puis je travaille avec mes
16 équipes, on va continuer à forcer puis
17 à essayer de paramétriser le plus
18 possible. Ce n'est pas parce qu'on
19 manque d'une information précise qu'on
20 va être paralysés...

21 Je vous faisais une petite lecture de l'extrait :
22 ... qu'on va être paralysés dans
23 l'inaction. Et ça, je ne peux pas me
24 permettre ça, Monsieur le Président,
25 ma responsabilité ultime c'est de

1 livrer de l'énergie et d'être ici pour
2 essayer d'expliquer le cas.

3 Et c'est là où vous intervenez et vous lui posez la
4 question... Vous voyez le crescendo, là, il a
5 justifié ses budgets, il a expliqué, il a répondu à
6 vos préoccupations. Puis, à la toute fin, vous lui
7 dites : « Mais qu'est-ce qui arrive, là? Qu'est-ce
8 qui arrive si jamais? » Puis ce qu'il vous dit
9 c'est : « Un MTER, un MRI. Je comprends qu'on va
10 retourner à la clientèle ultimement. » Mais ce
11 qu'il vous dit tout avant c'est que ce n'est pas
12 son souhait. Tout a été déployé pour que ça se
13 fasse. Que tout a été mis en place pour être
14 capable, si vous me prêtez l'expression, de
15 « burner » ce budget-là puis de faire... de mettre
16 les actions qui sont nécessaires.

17 Alors, je vous soumets que la vision de
18 monsieur Boulanger est un petit peu réductrice du
19 témoignage de monsieur Boucher. Quand on le
20 contexte puis qu'on voit le crescendo puis la
21 progression dans l'échange qu'il a avec vous
22 tous... parce que là il faut contexter ça un petit
23 peu, là, puis ça amène un éclairage différent.

24 L'autre élément aussi c'est que... et ça,
25 vous allez retrouver ça, encore une fois, dans les

1 pages 252 et suivantes. C'est que... je vais vous
2 permettre de faire la lecture parce que je ne veux
3 pas mettre les mots dans sa bouche, là. Mais il
4 mentionne :

5 Et c'est aussi très dérangeant, c'est
6 qu'on s'enligne présentement vers un
7 système de réglementation incitative.
8 Et dans la réglementation incitative,
9 une pierre angulaire de ce système-là,
10 c'est que la dernière requête qui se
11 fait sur la base du coût de service,
12 les coûts de service doivent être le
13 plus près possible de la réalité.

14 Un petit peu plus loin :

15 Alors évidemment, si la stratégie de
16 se protéger contre ce « rebasing »
17 éventuel fait en sorte que dès le
18 point de départ, on essaie de
19 « booster » au maximum les coûts et
20 les données dans le système, fait en
21 sorte qu'on se protège pour ça.

22 Écoutez, ça, je... tout d'abord, c'est faux. Le
23 Transporteur s'inscrit en faux à l'égard de cette
24 déclaration-là.

25 (10 h 49)

1 La présentation qu'on vous fait, les
2 besoins qu'on vous énonce n'ont rien à voir avec
3 l'avènement d'un MRI. C'est une affirmation qui est
4 contraire à la preuve qu'on a administrée. On vous
5 a démontré des besoins qui sont clairement énoncés.
6 Nos PK n'ont rien à voir avec... Puis la survenance
7 du remplacement des PK puis des coûts qui s'y
8 rattachent n'ont rien à voir avec la mise en place
9 du MRI.

10 Depuis deux mille douze (2012), deux mille
11 treize (2013), le requalibrage de quarante-huit
12 millions (48 M\$), le Transporteur annonçait déjà
13 des besoins de maintenance additionnels que l'on
14 voyait venir. Et en deux mille dix-sept (2017), les
15 besoins en maintenance additionnels se concrétisent
16 avec encore plus d'acuité. On participe à un
17 processus sérieux, avec des témoins crédibles.
18 Écoutez, c'est une affirmation qui nous apparaît
19 pas supportée. C'est un mot faible que j'utilise.

20 Alors ça clôt pas mal ce que je voulais
21 vous mentionner à cet égard-là. Donnez-moi donc
22 deux petits instants. Ça clôt. Oui, je pense avoir
23 fait vraiment le tour de ce sujet-là. J'en étais à
24 la conclusion, évidemment que je suis très heureux
25 de vous lire, parce qu'on la supporte tous ensemble

1 ici, toutes les personnes qui m'accompagnent
2 évidemment.

3 Le Transporteur soutient que sa demande est
4 complète et probante, que ses propositions sont
5 raisonnables, qu'elles méritent d'être retenues.
6 Demande respectueusement à la Régie bien sûr, le
7 Transporteur que sa demande pour l'année deux mille
8 dix-sept (2017), soit accueillie et qu'une décision
9 soit rendue selon la preuve, la preuve déposée et
10 les éléments spécifiés dans sa demande.

11 Voilà! Je sais que je vous ai fait le
12 double. Mais écoutez, quand je me suis pratiqué
13 chez nous, ça donnait une heure. Je fais toujours
14 ça. Je chante toujours dans ma douche un peu, si
15 vous me permettez. Mais bon...

16 LE PRÉSIDENT :

17 On vous préfère en audience.

18 Me YVES FRÉCHETTE :

19 Tout à fait. Moi aussi. Mais ce que je voulais vous
20 dire, c'est que je ne vous souhaitais pas vous
21 embarquer en bateau, mais je pense que... Encore
22 une fois je reviens à ce que je vous disais au
23 départ. C'est un dossier important. C'est un
24 dossier qui va marquer, je crois, par l'ampleur de
25 la preuve, la qualité des témoignages, qui va

1 marquer vraiment d'une pierre toute la stratégie
2 des prochaines années.

3 Il reste quand même que vous vous prononcez
4 sur deux mille dix-sept (2017). Puis avec tous les
5 rendre compte qu'on va vous faire puis les suivis,
6 c'est des choses qui peuvent vous rassurer. Mais il
7 reste quand même, j'ai débordé, là, mais c'est un
8 dossier qui mérite ça, si vous me permettez.

9 LE PRÉSIDENT :

10 Parfait. On va procéder, si vous voulez bien, à des
11 clarifications. Maître Duquette.

12 Me YVES FRÉCHETTE :

13 Oui, oui. Excusez-moi!

14 Me LISE DUQUETTE :

15 Bonjour. Deux commentaires, deux questions. Le
16 premier commentaire, il vaut pour vous et il vaut
17 aussi pour l'ensemble des intervenants. Soyez
18 assuré que je me fais, et je sais que la formation
19 au complet se fait un devoir de lire tous et chacun
20 des mots que vous nous écrivez. Vous prenez le
21 temps d'y réfléchir, de les écrire. On prend
22 certainement le temps de les lire et de les
23 considérer pleinement. Alors...

24 Me YVES FRÉCHETTE :

25 Je vous en remercie.

1 Me LISE DUQUETTE :
2 Ça, c'est très clair en ce qui me concerne. C'est
3 parce que vous avez fait la remarque deux, trois
4 fois. Alors, faites-vous-en pas, on lit tout,
5 absolument tout.
6 Me YVES FRÉCHETTE :
7 C'est bien.
8 Me LISE DUQUETTE :
9 De tout le monde.
10 Me YVES FRÉCHETTE :
11 Vous vous en doutez bien qu'on met bien des
12 efforts, jusqu'à tard le soir, ça aussi.
13 Me LISE DUQUETTE :
14 Et si jamais vous chantez dans votre douche,
15 j'espère que vous avez un économisateur d'eau
16 chaude.
17 Me YVES FRÉCHETTE :
18 Oui. Parce que deux heures, c'est sûr que j'aurais
19 les doigts ratatinés. C'est clair.
20 Me LISE DUQUETTE :
21 Alors, dans l'autre commentaire. Je sais que vous
22 nous avez fait référence à l'effet que la preuve
23 était dense. D'une part, c'est apprécié d'avoir une
24 preuve qui est complète. Je sais que vous avez
25 proposé que le Transporteur, en début de dossier a

1 proposé de faire une séance de travail sur les MGA.
2 De la façon que c'est tombé cette année, c'était
3 extrêmement difficile dans le cadre du calendrier
4 réglementaire.

5 Vous proposez des suivis, notamment l'année
6 prochaine. Je sais que ça devient un exercice de
7 gestion quelquefois périlleux entre l'approbation
8 de votre demande tarifaire, le dépôt. On ne sait
9 pas, nous, avant que le dossier soit déposé qui
10 sera sur le dossier. Mais si vous êtes en mesure de
11 prévoir des dates ou une ou plusieurs dates, je
12 sais qu'il y a des vacances au mois d'août, mais
13 rapidement, ça pourrait aussi aider. Je soumetts ça
14 à votre considération pour l'année prochaine.

15 Me YVES FRÉCHETTE :

16 C'est bien noté. Puis je peux vous dire que, bon,
17 c'est sûr que le panel 2, la présentation était un
18 petit peu plus longue aussi, à l'image de la
19 plaidoirie que je viens de vous faire. Mais je peux
20 vous dire que, ça aussi, c'est un peu le reflet
21 qu'on n'a pas eu la chance de s'exprimer en
22 rencontre de travail. Ça fait qu'on a voulu vous en
23 offrir...

24 Me LISE DUQUETTE :

25 C'est correct, c'est apprécié. C'est juste pour

1 l'année prochaine.

2 Me YVES FRÉCHETTE :

3 Oui, oui, bien sûr, bien sûr.

4 Me LISE DUQUETTE :

5 Voir. Parce que, effectivement, les calendriers
6 réglementaires de la formation puis de la Régie, ce
7 n'est pas toujours facile. Comme vous voyez, on
8 vous propose avril. Le calendrier commence déjà à
9 se remplir pour les six prochains mois. Alors, on
10 est dans ces exercices-là, nous aussi, périlleux.

11 Me YVES FRÉCHETTE :

12 Tout à fait.

13 Me LISE DUQUETTE :

14 Les deux questions maintenant sont toutes les deux
15 sur la recommandation de NEMC. Et je vous pose les
16 questions parce que, nous aussi, on a nos arbres
17 décisionnels à suivre et à respecter. Et ce n'est
18 pas quelque chose qui est arrivé souvent dans le
19 passé.

20 (10 h 55)

21 Alors, on ne souhaite pas non plus que ça
22 arrive fréquemment. Mais je vous avais posé la
23 question lors de la... pas la journée préliminaire
24 mais les moyens préliminaires...

25

1 Me YVES FRÉCHETTE :

2 Hum, hum. Je vous écoute.

3 Me LISE DUQUETTE :

4 ... qu'est-ce qu'on fait si la Régie devait être
5 d'accord avec la position de NEMC et qu'il y aurait
6 une position... Je vous avais demandé à ce moment-
7 là, bien : s'il y a une erreur du régisseur qui
8 contrevient aux Tarifs et conditions, qu'est-ce
9 qu'on fait pour l'inclusion à la base de
10 tarification? Vous avez eu une position sur le
11 pragmatisme. Je voulais savoir si vous étiez
12 toujours d'accord avec cette position-là après en
13 avoir peut-être discuté avec votre équipe.

14 Me YVES FRÉCHETTE :

15 Écoutez, je ne vous cache pas qu'on n'a pas bien,
16 bien, approfondi, les journées étant ce qu'elles
17 sont, mais je n'ai pas été obligé de marcher sur la
18 peinture, en tout cas, comme vous me l'avez dit
19 l'autre fois.

20 Mais il reste quand même, je vous l'ai
21 replaidé encore, puis je l'ai réabordé encore une
22 fois, quand la Régie se prononce pour le
23 financement d'un projet, quand on fixe les
24 catégories au niveau du projet, au niveau de
25 l'autorisation, on fait des simulations au niveau

1 de l'impact tarifaire. On a des ententes de
2 raccordement des clients. Je ne vous parle pas de
3 l'éolien du Distributeur où, lui, on le sait que
4 c'est réservé puis qu'il y avait une réserve, parce
5 que les deux évoluent dans un monde réglementé.

6 Mais quand on... écoutez, je ne peux pas
7 voir comment, au niveau... quand on est rendu au
8 moment de l'inclusion à la base de tarification,
9 qu'on vous donne les réponses aux questions que
10 vous avez, que le dossier se déploie, que le projet
11 se déploie selon les paramètres de la décision
12 d'autorisation, écoutez, pour moi, je ne suis pas
13 capable de réconcilier le fait qu'on puisse revenir
14 sur une détermination aussi importante que celle de
15 déterminer les catégories de projet
16 d'investissement qui sont associées aux objectifs
17 puis à la justification.

18 Parce qu'un projet qui va se déployer sur
19 dix (10) ans comme la Romaine, par exemple, qui va
20 se déployer sur dix (10) ans où des engagements
21 financiers sont pris dès le départ, comment on peut
22 revenir dix (10) ans, ou cinq ans, quatre ans plus
23 tard sur une détermination finale avec un client
24 puis lui dire : « Finalement, ce n'est pas ça le
25 prix. Ce n'est pas ça ta contribution »? Pour moi,

1 c'est inconciliable, je pense.

2 Le test de l'article 49, moi, je pense que
3 vous l'avez abordé de façon pragmatique cette fois-
4 ci, vous avez exprimé des questions sur : où est-ce
5 que vous en êtes? Qu'est-ce que vous avez de fait?
6 Quelles sont les rubriques ou les unités du projet
7 qui sont déployées? Qu'est-ce qu'on met en service
8 cette année? Puis pourquoi? Ça, c'est tout à fait
9 légitime.

10 Après ça vient le jeu de la... puis je ne
11 veux pas vous replaider les moyens préliminaires
12 mais vient le jeu de la présomption. Bien sûr
13 qu'elle est réfragable, mais il faut quand même
14 s'insérer dans un certain continuum ici au niveau
15 de l'allègement. On a des audiences en autorisation
16 qui sont importantes. Puis, je trouve ça tout à
17 fait légitime. C'est légitime que la Régie
18 s'interroge sur l'inclusion à la base de
19 tarification surtout pour des projets importants.
20 Mais, ça ne peut pas nous dévier de l'importance de
21 la décision finale qui provient du projet. Puis,
22 elle, elle fixe des paramètres. Puis, ça, je vous
23 l'ai mis dans la plaidoirie de façon très précise.
24 Elle fixe des paramètres.

25 Alors, est-ce que dans le futur vous voulez

1 examiner des catégories de projets
2 d'investissement? Vous voulez examiner... Ça, comme
3 je vous ai déjà dit, puis la Régie... Hydro-Québec
4 propose, la Régie dispose. Mais quand on est face à
5 des décisions finales, quand on est face au
6 déploiement de projets sur de nombreuses années,
7 quand les objectifs sont fixés, quand le
8 financement du projet est arrêté, écoutez, je ne
9 vois pas comment, à rebours, la Régie pourrait
10 revenir sur ces éléments-là surtout quand
11 l'écoulement du temps a fait... Je ne vous trouve
12 pas... malheureusement, je ne vous ai pas trouvé de
13 meilleure réponse. Puis, on ne m'a pas demandé de
14 marcher sur la peinture. Alors, on aura le plaisir
15 de vous lire.

16 Me LISE DUQUETTE :

17 Alors... Mais je vais vous poser une question de
18 plus...

19 Me YVES FRÉCHETTE :

20 C'est bien.

21 Me LISE DUQUETTE :

22 ... dans l'arbre décisionnel. Je sais que là, vous
23 ne le voyez pas, mais si on devait faire cette
24 détermination-là qu'il y aurait un certain montant
25 qui était lié à ça, et là, je descends l'arbre

1 décisionnel vous le voyez, alors à ce moment-là,
2 cette somme-là, est-ce qu'elle devrait être
3 partagée au prorata à chaque inclusion ou est-ce
4 que ça devrait être les derniers montants? Parce
5 que là, on n'a pas... évidemment, je n'ai pas
6 trouvé personnellement de précédent. Alors...

7 Me YVES FRÉCHETTE :

8 Écoutez, je...

9 Me LISE DUQUETTE :

10 ... qu'est-ce qu'on fait sur...

11 Me YVES FRÉCHETTE :

12 C'est rare. J'ai toujours le souhait puis le désir
13 de vous répondre mais je dois en parler avec mes
14 collègues. C'est une décision... c'est un aspect
15 tellement important. On est suivi au plus haut
16 niveau pour ces questions-là. Ça, je peux vous
17 l'assurer. Alors, si vous me permettez, je prendrai
18 ça en délibéré un petit peu plus tard. Mais le
19 premier niveau de réponse serait celui que je vous
20 ai offert. Puis, je ne peux pas concevoir qu'on va
21 se rendre là mais si jamais la Régie... j'aimerais
22 ça en parler avec mes collègues qui m'accompagnent
23 avant de vous donner quelque réponse...

24 Me LISE DUQUETTE :

25 Vous aurez le droit en réplique à ce moment-là de

1 nous faire...

2 Me YVES FRÉCHETTE :

3 C'est bien. Je vous remercie.

4 (11 h 00)

5 Me LISE DUQUETTE :

6 ... ce point-là. Là-dessus, je veux juste

7 mentionner à maître Dubé pour qu'il peut s'attendre

8 à avoir les mêmes questions, au niveau juridique,

9 sur comment ça s'applique en fonction de la loi

10 cette répartition-là. Alors, voilà. En fonction de

11 la Loi des Tarifs et conditions. Alors, voilà.

12 Me YVES FRÉCHETTE :

13 C'est bien.

14 Me LISE DUQUETTE :

15 Ça va compléter mes questions. Je vous remercie

16 beaucoup, Maître Fréchette.

17 Me YVES FRÉCHETTE :

18 C'est moi. C'est moi qui vous remercie.

19 LE PRÉSIDENT :

20 Merci, Maître Duquette. Ça complète pour nous.

21 Me YVES FRÉCHETTE :

22 C'est bien. Je vous remercie.

23 LE PRÉSIDENT :

24 Merci. Mais, on vous réentend en réplique, Maître

25 Fréchette.

1 Me YVES FRÉCHETTE :

2 Oui, c'est bien.

3 LE PRÉSIDENT :

4 Nous allons prendre une pause de quinze (15)

5 minutes. Avant dîner, j'aimerais, au retour donc de

6 la pause à onze heures quinze (11 h 15), je compte

7 passer l'AHQ. Je compte passer l'AQCIE et dépendant

8 l'heure qu'il est, peut-être EBM, si EBM est...

9 EBM, vous avez aussi une plaidoirie?

10 Me NICOLAS DUBÉ :

11 Oui. Environ un vingt, vingt-cinq (20-25) minutes.

12 LE PRÉSIDENT :

13 O.K. Alors, les autres vont aller après dîner.

14 Mais, ceux-là sont dans ma mire pour l'avant-dîner.

15 Alors, prenez-en compte dans votre quinze (15)

16 minutes que vous avez de pause. Alors, cela étant

17 dit, bonne pause. Merci, Maître Fréchette.

18 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

19 REPRISE DE L'AUDIENCE

20 LE PRÉSIDENT :

21 Bonjour, Maître Cadrin.

22 PLAIDOIRIE PAR Me STEVE CADRIN :

23 Bonjour. Alors, Steve Cadrin pour l'AHQ-ARQ. Nous

24 avons fait la distribution de notre plan

25 d'argumentation qui a également été déposé en

1 parallèle par ma super secrétaire efficace au SDÉ.
2 Alors, vous avez ça au SDÉ, ceux qui n'ont pas la
3 chance de l'avoir en version papier. J'en avais
4 quand même une vingtaine d'exemplaire. Alors, je
5 suis toujours surpris de l'engouement pour mes
6 écrits, mais je l'apprécie. Alors, je ne me
7 souviens pas s'il y a une cote, Madame la
8 Greffière, mais c'est déjà coté au SDÉ.

9 LA GREFFIÈRE :
10 C'est ça.

11 Me STEVE CADRIN :
12 Donc, allons-y allègrement. J'ai, je pense, moins
13 de temps qu'annoncé à ma plaidoirie, ce qui vous
14 fait toujours plaisir, Monsieur le Président. Je
15 vous le dis toujours en partant pour vous mettre en
16 de bonnes dispositions, alors...

17 LE PRÉSIDENT :
18 Il est tôt dans la journée.

19 Me STEVE CADRIN :
20 Oui, puis je profite de l'occasion.

21 LE PRÉSIDENT :
22 Oui, c'est ça. Mettez toutes les chances pour vous,
23 Maître Cadrin.

24 Me STEVE CADRIN :
25 Je prends tout ce qui passe et... Alors, tout

1 d'abord, je vous amène tout de suite à la page 2,
2 de 2 et 3 en fait, je vous réitère essentiellement
3 les conclusions qui sont au mémoire de l'AHQ-ARQ,
4 conclusions que je commencerai par vous dire qui
5 n'ont pas changé sauf une, le conclusion numéro 5
6 qui vous parle du MGA, son petit nom d'appellation.
7 Alors, on le sait, mais aucune n'est retirée
8 essentiellement, c'était ça le propos. Donc, je
9 vous les ai réitérées par souci de facilité de vous
10 y référer dans le futur.

11 Alors, maintenant j'ai peut-être, sursauté
12 serait exagéré, là, mais j'ai un peu été surpris
13 par des commentaires qui apparaissent dans la
14 plaidoirie de mon confrère à l'effet qu'Hydro-
15 Québec TransÉnergie aurait présenté une preuve non
16 contredite. Peut-être qu'on n'a pas la même
17 définition de tout ça, mais... Bref, on va
18 s'entendre peut-être au moins sur une preuve
19 contradictoire, disons-le, sur certains des sujets,
20 notamment le MGA qu'on vient juste de parler il y a
21 quelques instants.

22 Alors, de dire qu'il n'y a pas eu de
23 contradiction dans la preuve, c'est faux. De dire
24 que cette preuve-là lui apparaît plus probante de
25 son côté, je le comprends, il est le procureur

1 d'HQT, c'est normal. Je vous suggérerai l'inverse,
2 évidemment, je pense que les propos qu'on a
3 présentés par l'AHQ-ARQ ont été plus probants sur
4 les sujets sur lesquels on s'est intéressé. Alors,
5 donc preuve contradictoire, contrairement à ce qui
6 est plaidé, avec respect. Ou bien simplement
7 correction de langage peut-être.

8 Évidemment, on a vécu quelques exemples
9 d'autos, TV, de portes, de toits, de santé et même
10 d'autres entreprises qui fabriquent des avions, des
11 ski-doo ou autres choses. Alors, je trouve ça
12 intéressant, on a vu ça. Mais, je n'ai pas
13 l'intention de me lancer dans une nouvelle... un
14 nouvel exemple tout aussi imparfait soit-il.

15 Par contre, ce que ça m'amène à faire,
16 c'est qu'effectivement ces exemples-là ont pour but
17 d'illustrer le propos pour vous amener évidemment à
18 rendre votre décision éventuellement pour mieux
19 saisir tout ça. Je comprends que vous êtes capable
20 de saisir toutes les subtilités d'une preuve
21 beaucoup plus complexe que simplement des exemples
22 de portes ou d'autos, ça, ça va de soi.

23 Mais, par contre, ça met aussi la table sur
24 quel est le fardeau, dans le fond. Puis je pense
25 qu'il faut juste revenir un pas en arrière. Le

1 fardeau, ce n'est pas nous qui l'avons, les
2 intervenants. Il y a une demande qui est présentée
3 par HQT. D'ailleurs, on ne pourrait pas amener des
4 sujets qui, à moins d'avoir votre bénédiction,
5 nous-même d'entrée de jeu, et même certains
6 scénarios qui nous sont présentés qu'on n'a pas le
7 droit de requestionner en soumettant de nouveaux
8 scénarios nous-même et de présenter une nouvelle
9 preuve. C'est un peu le rôle donc de HQT de mettre
10 la table, si on peut dire. Et c'est aussi HQT qui a
11 le rôle de vous démontrer toutes les facettes de sa
12 preuve et tous les éléments de dépenses qu'il veut
13 se voir autoriser. Ce n'est pas un fardeau qui
14 appartient aux intervenants. Je reviens un peu en
15 faisant un clin d'oeil à la question de la preuve
16 non contredite lorsqu'elle est contradictoire.

17 Alors, ils ont toujours le fardeau. Et vous
18 aurez le fardeau, vous, de déterminer quelle est la
19 preuve la plus probante sur les deux... de l'une ou
20 de l'autre des parties, puis je dis « l'une ou
21 l'autre », les intervenants étant plusieurs
22 parties, mais parfois on se retrouve sur certains
23 sujets.

24 (11 h 21)

25 Ensuite vous aurez évidemment le fardeau,

1 vous, la Régie, de déterminer si la dépense
2 demandée ou les argents demandés, disons-le comme
3 ça, de façon générale, c'est une dépense qui est
4 juste et raisonnable.

5 Et pour faire ça, bien, effectivement on va
6 nous trouver peut-être un petit peu, entre
7 guillemets, fatigants, mais on va toujours demander
8 une démonstration ou une justification économique,
9 on l'appellera comme on voudra. Puis évidemment, on
10 va questionner tous les paramètres qui rentrent
11 dans cette démonstration, justification économique
12 à chaque fois. Je pense que c'est l'essentiel du
13 rôle qu'on doit faire ici et non pas, nous-mêmes,
14 aller réparer dans les pylônes, tout simplement,
15 chose d'ailleurs que je ne voudrais jamais faire,
16 il y a des experts pour le faire.

17 Alors donc, notre travail ce n'est pas de
18 regarder les problématiques quotidiennes
19 rencontrées par Hydro-Québec TransÉnergie, c'est de
20 mesurer les propositions qui nous sont présentées
21 pour pallier à toutes ces problématiques qui sont
22 rencontrées, qu'on les appelle ZAL, qu'on les
23 appelle pylônes éloignés, qu'on les appelle
24 transformateurs de millions de dollars et de
25 tonnes, je le comprends, c'est le quotidien de ces

1 gens-là et ils doivent nous le traduire avec une
2 justification économique parce que sinon, on ne
3 veut pas avoir, entre guillemets, à gérer la
4 business à leur place, loin de là. Et c'est eux de
5 nous démontrer donc, que les dépenses qui sont
6 demandées sont justifiées économiquement.

7 Évidemment, une des façons de le faire qui
8 est très intéressante est souvent de développer des
9 indicateurs solides, des indicateurs sur lesquels
10 on prend appui, des indicateurs qui sont parlants.
11 Et on y viendra tout à l'heure, vous avez déjà une
12 idée de ce qu'on pense de l'indicateur IF à ce
13 stade-ci. Bien qu'il soit intéressant peut-être à
14 regarder, il faudrait le regarder différemment de
15 ce qui vous a été présenté. Et je reviens à ce
16 fardeau de HQT de vous démontrer que son indicateur
17 qu'il a déclenché cette dépense, qu'on aura pour le
18 maintien de la gestion des actifs à quarante-cinq
19 millions (45 M), est un indicateur qui est probant
20 et qui vous permet d'autoriser une nouvelle
21 dépense, une dépense additionnelle, une dépense qui
22 dépasse ce qu'on avait déjà prévu lorsqu'on était
23 en deux mille huit (2008), si je ne m'abuse,
24 lorsqu'on a approuvé notre première stratégie de
25 gestion des actifs.

1 Alors c'est un peu les remarques
2 préliminaires qui dépassent la page. Un peu comme
3 mon confrère, moi aussi, je sors des pages, mais
4 vous noterez que je suis beaucoup moins loquace
5 dans mes pages. Je suis en plan d'argumentation et
6 c'est... comment je dirais ça? Mon « trademark »,
7 comme dirait l'autre.

8 Alors des objectifs corporatifs, j'en
9 prends quelques-uns, les principales conclusions.
10 Vous voyez le titre, suite à l'audience, là, qui
11 mérite peut-être qu'on se reparle quelques
12 instants. Évidemment, je n'ai pas l'intention de
13 répéter ce que monsieur Raymond a dit. Vous avez vu
14 le type de présentation qu'on fait, règle générale,
15 on intègre la preuve en cours de route qui s'est
16 faite, qui s'est présentée, on répond à cette
17 preuve-là également, dans la mesure du possible.
18 Évidemment, au niveau de l'analyste, parce qu'il
19 est plus ferré que moi sur le sujet, bien sûr. Mais
20 quand même, je pense qu'il est important d'insister
21 à nouveau quelques instants sur la question
22 d'objectifs corporatifs.

23 Tout d'abord, on recommande que la Régie
24 n'accorde pas au Transporteur la reconnaissance
25 d'un million de dollars (1 M\$) sur les objectifs

1 corporatifs, qui est envisagé cette année.
2 Recommandation qui ressemble à celle de l'année
3 dernière. Oublions le montant, là, mais sur le
4 concept de l'ambition des objectifs corporatifs.

5 Alors le témoignage de monsieur Boucher,
6 c'est un témoignage qu'on a écouté évidemment avec
7 attention, quelqu'un qui vient de l'extérieur de
8 notre industrie électrique et qui nous arrive avec
9 sa vision des choses. Et je vous ai fait un petit
10 résumé, là... pas un petit résumé, mais un petit
11 extrait, excusez-moi, du témoignage, pas de résumé
12 du tout là. Je cite ce qui a été mentionné.

13 Alors maintenant ce que j'essaie de vous
14 dire, par contre, c'est que le niveau de difficulté
15 ou d'ambition est souvent, entre guillemets,
16 subjectif. Donc, évidemment, encore une fois, je ne
17 peux pas vous dire s'ils étaient ou pas, le constat
18 est qu'on les a atteints. On parle évidemment de
19 l'ambition.

20 Par contre, ce que je veux vous rappeler
21 c'est qu'au-delà de ce que monsieur Boucher peut
22 vous en dire, vous avez déjà fait ce constat-là par
23 le passé et vous avez jugé qu'il n'était pas
24 suffisamment ambitieux dans la décision qu'on verra
25 dans quelques instants. Alors, oui, il y avait une

1 au Transporteur d'établir ses
2 objectifs corporatifs, mais qu'elle
3 doit en apprécier le caractère
4 raisonnable avant d'autoriser les
5 budgets y afférents.

6 Alors ça revient toujours à ma remarque
7 préliminaire.

8 [60] La Régie comprend que les
9 objectifs corporatifs retenus par le
10 Transporteur reflètent la recherche
11 constante d'un équilibre entre la
12 sécurité, la fiabilité et la
13 disponibilité du réseau. Elle comprend
14 également que ces cibles doivent tenir
15 compte du vieillissement progressif
16 des équipements, dans un contexte
17 d'utilisation accrue du réseau de
18 transport.

19 [61] Néanmoins, comme le souligne
20 l'AHQ-ARQ, la Régie considère, à la
21 vue de l'historique des résultats, que
22 les cibles retenues pour les objectifs
23 corporatifs ne sont pas suffisamment
24 ambitieuses. L'atteinte de ces
25 objectifs ne justifie pas une

1 rémunération additionnelle. La Régie
2 est d'avis qu'il y a place à une
3 révision des cibles, dans une optique
4 plus ambitieuse, dont l'atteinte
5 justifierait la rémunération
6 incitative à laquelle elles se
7 rattachent.

8 (11 h 26)

9 Alors, à l'époque :

10 Pour ces motifs, la Régie reconnaît un
11 montant de 1,4M\$...

12 Je pense, versus deux virgule huit millions (2,8 M)
13 qui était demandé, à l'époque.

14 à titre de rémunération incitative
15 pour l'année témoin 2016.

16 Et on fait déjà... on indique déjà ce qu'on veut
17 dans le futur, bien sûr :

18 Aux fins de faire connaître, dans le
19 cadre de ses prochains dossiers
20 tarifaires, les charges qui sont
21 associées à la rémunération incitative
22 dans ses revenus requis, le
23 Transporteur devra revoir les cibles
24 visées par les objectifs corporatifs
25 afin qu'elles soient suffisamment

1 ambitieuses [...].

2 Et caetera, et caetera. Alors, cette année, on vous
3 a déjà dit, vous le savez, une partie des
4 objectifs, selon nous, est suffisamment ambitieuse
5 et il y a une partie qui pose problème,
6 essentiellement. On revient avec cette question-là
7 et c'est la raison pour laquelle on vous a fait de
8 la présentation.

9 Alors, historique d'atteinte des objectifs,
10 évolution de la pensée de la Régie, je ne
11 reviendrai pas sur la présentation qui a été faite
12 par monsieur Raymond sur ce sujet-là, qui vous a
13 résumé aussi une preuve, vous voyez les références
14 à la preuve également en bas de page. Si vous
15 voulez aller lire le mémoire davantage.

16 Mais qui tenait compte aussi, cette
17 présentation qui a été faite en audience, des
18 éléments qui avaient été soulevés en cours de
19 route. Peu de choses, je vous dirais, sauf des
20 promesses d'avoir des objectifs plus ambitieux dans
21 le prochain dossier annoncés par le nouveau
22 président, notamment, comme je le mentionnais tout
23 à l'heure.

24 Alors, partiellement ambitieux, un pas dans
25 la bonne direction, on ne peut pas dire le

1 contraire. Mais les promesses, pour deux mille dix-
2 sept (2017), ne règlent pas le manque d'ambition
3 pour deux mille seize (2016). Donc, c'est ce qu'on
4 vous a mentionné et il n'y a aucun élément qui est
5 venu changer notre position sur ce sujet-là, on a
6 peu ou pas discuté cet élément-là.

7 Ceci dit, on n'est pas nécessairement
8 réconfortés non plus par le retrait de cinq pour
9 cent (5 %) de la rémunération incitative, je pense
10 au personnel cadre, là, qui se transforme
11 maintenant à quatre virgule cinq pour cent (4,5 %),
12 j'ai compris, là, dans le salaire donné de base.
13 Alors, c'est un incitatif de moins, disons-le comme
14 ça, peu importe l'ampleur, ça ne nous aide pas
15 beaucoup à être réconfortés sur le manque
16 d'ambition qu'on avait noté dans le passé, si on le
17 transfère dans le salaire de base maintenant. C'est
18 transférer le problème à un bien mauvais endroit
19 que de le donner en partant alors qu'on trouvait
20 déjà qu'on le donnait en partant par des objectifs
21 non ambitieux. Avec respect.

22 Alors, on n'est pas réconfortés par cette
23 démarche-là. J'ai compris les explications
24 relativement à une parité avec les employés
25 syndiqués, que je ne suis pas sûr et certain de

1 comprendre correctement, quant aux montants qui
2 sont impliqués, aux quantum qui sont impliqués,
3 mais c'est un peu des réponses qui nous avaient été
4 soulevées lors de questions sur cette question-là.
5 Mais, essentiellement, ça ne rend pas les objectifs
6 plus ambitieux en cours de route. Loin de là.

7 Modèle de gestion des actifs et charges
8 additionnelles de maintenance. Je vous réitère une
9 note qui avait été faite au mémoire. On s'était
10 posé la question, et on en avait parlé, je peux
11 vous dire, monsieur Raymond et moi-même. On se
12 demandait quelle conclusion prendre par rapport à
13 cette... une preuve qu'on a qualifiée d'étoffée.
14 Certains diront « dense ». Je ne suis pas sûr que
15 « dense » c'est nécessairement complet. Mais dense,
16 au moins il y en avait une preuve. Puis,
17 effectivement, on l'avait lue et on avait encore
18 quelques questions.

19 (11 h 30)

20 Donc, il est à noter que les
21 recommandations de cette section pourront être
22 révisées suite à la présentation détaillée qui doit
23 être faite par le Transporteur sur le MGA lors de
24 l'audience. Séance de travail étant omise
25 maintenant, malheureusement. Alors, on attendait de

1 voir si on n'avait pas des éléments qui, en toute
2 honnêteté, auraient pu nous amener ailleurs.

3 La recommandation de l'époque était de
4 reconnaître seulement vingt millions (20 M\$) sur
5 les quarante-cinq (45 M\$) demandés, en présumant
6 une présentation qui nous convaincrait à tout le
7 moins de la moitié et voire peut-être même de cent
8 pour cent (100 %) du montant.

9 Suite à la preuve donc ce que je vous
10 mentionne, c'est que, en fait, ce qu'on vous
11 demande dans le fond puis ce qui était demandé dans
12 la conclusion également, c'est que pour pouvoir
13 octroyer ce montant de quarante-cinq millions là
14 (45 M\$), il faut une justification économique
15 probante. Ce n'est pas fait à l'heure où on se
16 parle, ça n'a pas été fait dans ce dossier-ci.

17 Et si on peut mentionner peut-être que
18 c'est faisable parce qu'on a commencé à vous le
19 faire ou à vous le présenter par un beau matin du
20 vingt-trois (23) novembre deux mille seize (2016)
21 dans un document qui vous a été déposé qui
22 s'appelle affectueusement HQT-15, Document 2.3.1,
23 la présentation suite à la soirée, puis je veux
24 faire des blagues, mais mauvaises blagues, de
25 scotch la soirée d'avant, mais ce n'est pas parce

1 qu'il n'y a pas eu de travail qui a été fait. Il y
2 a un travail qui a été fait.

3 Ce qui nous a permis par contre de mettre
4 le doigt sur une problématique, c'est qu'on avait
5 déjà regardé ça en janvier puis que, dans le
6 dossier, il n'y a pas de preuve. On sait qu'on a
7 parlé à des experts. On sait qu'on a regardé le
8 sujet puis on avait déjà des réponses. Alors, ce
9 n'est pas en buvant un scotch qu'on a trouvé la
10 réponse. On avait déjà des réponses, on ne les a
11 pas fournies et là vous l'avez demandé, on vous
12 donne une esquisse de réponse, un embryon de
13 réponse, si je peux me permettre, mais on démontre
14 qu'il y a une certaine faisabilité à cette
15 justification économique, puis je dirais, plus
16 large de la problématique.

17 Calcul et présentation d'un indicateur
18 d'indisponibilités forcés avec impact. On s'est
19 amplement exprimé sur le sujet pour les années deux
20 mille dix (2010) à deux mille quinze (2015). J'y
21 reviendrai dans quelques instants.

22 Donc, décision, on retourne encore une fois
23 dans la décision 2016-0029, pages 22 et 23 :

24 [32] La Régie relève des arguments du
25 Transporteur que ses nouvelles

1 pratiques d'approvisionnement et de
2 gestion des actifs lui permettent de
3 répondre à ses besoins immédiats, tout
4 en considérant ses besoins à long
5 terme.

6 Évidemment, vous vous souviendrez qu'on avait eu
7 aussi une demande de budget extra, si je peux me
8 permettre de le dire comme ça, l'année passée.

9 [33] Sans douter des objectifs
10 poursuivis par le Transporteur, la
11 Régie juge cependant que ce dernier
12 n'a pas fait la démonstration des
13 économies tangibles [...]

14 j'ai souligné « les économies tangibles ». Je vois
15 que, dans la preuve, 2.3.1 est l'esquisse des
16 économies tangibles en argent, on s'entend, en
17 impact financier. Et donc je continue pour la
18 citation :

19 [...] que le modèle de gestion de ses
20 actifs peut générer en contrepartie
21 des coûts qui y sont associés.

22 Alors, justification économique versus les coûts,
23 les gains en argent versus les coûts en argent. On
24 s'attend à avoir cette démonstration-là.

25 [34] En ce qui a trait à sa stratégie

1 de gestion des actifs, la Régie
2 s'interroge, tout comme l'AHQ-ARQ, sur
3 les résultats anticipés d'une telle
4 stratégie et constate qu'elle ne peut,
5 sur la base des résultats
6 fragmentaires obtenus à ce jour,
7 porter un jugement éclairé et sans
8 équivoque sur le bien-fondé de la
9 demande du Transporteur visant à en
10 intensifier le rythme.

11 Vous vous êtes donné un lourd fardeau, là, mais
12 peut-être que cette preuve doit être probante, elle
13 n'a pas nécessairement à atteindre ce niveau-là
14 nécessairement. Vous n'avez pas besoin de vous
15 convaincre hors de tout doute raisonnable. Vous
16 devez avoir une preuve probante. Mais, bien sûr,
17 encore faut-il que vous ayez une preuve qui a été
18 présentée qui atteint ce niveau-là également.

19 [40] Dans ce contexte, la Régie
20 ordonne au Transporteur de lui
21 présenter, dans le prochain dossier
22 tarifaire, une preuve étayée...

23 Alors « ce qu'on attend de vous, Transporteur,
24 voici »

25 ... lui permettant d'apprécier les

1 résultats actuels de la stratégie
2 adoptée quant au maintien des actifs.
3 Et là vous donnez encore d'autres suggestions qui
4 réitèrent ce qu'on a déjà dit :

5 Notamment, cette preuve devra faire
6 état de la rentabilité économique des
7 actions entreprises et envisagées par
8 le Transporteur ainsi qu'une
9 projection des gains visés à long
10 terme.

11 Encore une fois, c'était absent de la preuve, avec
12 respect.

13 On vous a dit qu'on a fait cent (100) pages
14 étoffées, je reprends la citation de mon confrère
15 maître Fréchette, bien, enfin quatre-vingt-quatre
16 (84) pages plus quelques DDR qui ont amplifié, si
17 je peux dire, le nombre de pages en cours de route.

18 Alors, on a fait même quelques journées
19 d'audience pour arriver à mon point B à la page 7,
20 avec une question de maître Duquette. Malgré tout,
21 malgré la densification de la preuve par rapport à
22 l'année précédente, malgré la preuve qu'on aura
23 qualifiée de dense ou même étoffée, vous arrivez
24 avec la même question qu'on avait depuis le début,
25 nous, qu'on a soulevée même dans le mémoire et

1 qu'on a resoulevée après toute la preuve entendue
2 de HQT et malgré votre questionnement, Maître
3 Duquette.

4 Alors, votre question 116 qu'on voit à la
5 page 100 des notes sténographiques du vingt-deux
6 (22) novembre :

7 Q. [116] (...) Donc, si on dit soixante
8 millions (60 M) sur un sept cents
9 millions (700 M), vous êtes à près de
10 quatre-vingt-cinq (85)... huit virgule
11 cinq pour cent (8,5 %), là,
12 d'augmentation des CNE. Ce n'est quand
13 même pas rien. Vous nous demandez ça
14 de façon récurrente pour au moins les
15 dix (10) prochaines années, donc ça
16 fait six cents millions (600 M).

17 Bon. Un mot pour dire que certains diront quatre
18 cent cinquante millions (450 M), là, mais ça ne
19 changera pas grand-chose dans mon commentaire,
20 c'est beaucoup d'argent. Surtout qu'on a tendance
21 à avoir des moyens préliminaires dès qu'on veut
22 reprendre des sujets qui ont peut-être déjà été
23 discutés dans le passé et questionnés, ce qui a
24 pu être fait parce qu'on s'aperçoit de la réalité
25 des choses en cours de route. On y reviendra.

1 Donc, « c'est une somme importante », vous
2 concluez, Maître Duquette.

3 (11 h 35)

4 À la page 102. Je pense que je vais prendre
5 une autre minute de plus moi aussi, si vous me
6 permettez :

7 Quand on parle de soixante millions
8 (60 M)...

9 Ou quarante-cinq (45).

10 ... où on a cette conciliation à faire
11 là puis qu'on parlait dans la décision,
12 l'an passé : « Faites-nous la
13 démonstration économique » c'est je
14 veux savoir que c'est payant de faire
15 cette maintenance-là. Donc, pour chaque
16 dollar que je mets en maintenance, j'en
17 sauve au moins un de difficulté
18 actuelle.

19 Même démonstration que l'on demandait l'année
20 passée, nous, puis qu'on demande encore cette
21 année, qui est absente. À la page 103 :

22 Ça fait que là je veux... alors la
23 question c'est : Combien ça vaut les
24 troubles opérationnels que vous avez?

25 Je le resouligne plus loin.

1 Ces effets-là, ça vaut combien?
2 C'est surprenant qu'on soit obligé d'attendre au
3 vingt-deux (22) novembre... au vingt-trois (23)
4 novembre pour avoir une esquisse de réponse. Je
5 le soumetts en passant. À la page 105, vous
6 réitérez, je lis le souligné seulement :
7 Où on avait de la difficulté, c'est à
8 mesurer le montant demandé pour voir
9 s'il était juste et raisonnable.
10 Alors, je suis d'accord avec ça, c'est le
11 fardeau.
12 Alors on est encore dans la même
13 difficulté cette année [...].
14 C'est encore le fardeau et il n'était pas rempli
15 le vingt-deux (22) novembre, on parle de votre
16 question, du moins pour vous, Madame la
17 régisseuse Duquette.
18 [...] j'ai de la difficulté à le
19 comparer avec qu'est-ce que ça coûte.
20 Est-ce que c'est juste et raisonnable
21 comme montant?
22 Et caetera. Alors, en guise de réponse, c'est ce
23 qu'on a eu. Je l'ai mentionné tout à l'heure, on
24 avait d'ailleurs énoncé, lorsque monsieur Raymond
25 a témoigné, qu'effectivement il y avait des

1 embryons de réponses mais il y avait déjà peut-
2 être certaines problématiques évidentes, là. Je
3 ne ferai pas les exercices qu'ils vous avaient
4 faits mais ce n'était pas un sur cent (1/100)
5 puis un sur six cents (1/600), il y avait des
6 facteurs un peu problématiques dans la façon dont
7 c'était présenté. Mais on respectait, je
8 dirais... comment dirais-je ça? On respectait
9 l'exercice. Dans le sens qu'on nous a présenté
10 que ça se calculait, que c'était faisable de le
11 calculer puis on vous a donné une esquisse de
12 réponse.

13 C'est certain, Monsieur le Président, si on
14 avait été à faire une preuve à ce stade-là, on
15 aurait eu tout un lot d'objections. Et je me
16 souviens, quand vous avez tranché l'objection qui
17 touchait NEMC ou EBM, j'oublie toujours lequel
18 des deux ça visait, mais je pense que c'est NEMC
19 que ça visait, vous avez dit : « Bien, ça c'est
20 une preuve qui était à votre disposition. » Hein.
21 « Vous auriez dû la déposer quand vous avez fait
22 votre preuve. Là il est trop tard pour le
23 faire. » Ceci dit, je respecte votre décision. Du
24 moins, dans ce dossier-ci. J'ai plaidé un petit
25 peu sur ces éléments-là en cours de route. On y

1 reviendra peut-être dans le futur mais, chose
2 certaine, HQT avait en sa possession une
3 démonstration ou une justification économique,
4 partielle peut-être, en janvier deux mille seize
5 (2016). On ne l'a pas eue dans la preuve puis on
6 l'a eue en catastrophe le vingt-trois (23)
7 novembre au matin.

8 Est-ce que ça doit vous conforter sur
9 quelque chose? Bien, un, oui, c'est faisable de
10 faire le calcul. Donc, deux, on se verra l'année
11 prochaine puis on en parlera. Et on verra toute
12 la subtilité de cette preuve-là et peut-être son
13 caractère dense et étoffé mais on pourra le
14 discuter, on pourra en traiter, ce qu'on n'a pas
15 été capable de faire à ce stade-ci, ce qu'on n'a
16 pas pu faire à ce stade-ci par le choix qui a été
17 fait par le Transporteur, de ne pas faire cette
18 preuve-là alors que c'était faisable. Peut-être
19 qu'ils pensaient qu'ils n'avaient pas besoin de
20 le faire, malgré les commentaires que j'ai lus
21 avant, les indications de la Régie, la preuve de
22 l'année passée d'AHQ-ARQ, qui critiquait cet
23 élément-là également, qui critique encore cette
24 année. Puis il n'y a même pas eu d'amendement à
25 la preuve préaudition, en vous arrivant avec un

1 élément, je dirais, de justification économique.

2 Alors, au niveau de la présentation de la
3 preuve de l'AHQ-ARQ, on a fait quelques éléments
4 sur cette question-là. On vous a parlé des
5 indisponibilités forcées. On vous a parlé de ça
6 dans les planches comme étant l'élément également
7 fort, puisque je reprends, ce matin, la
8 plaidoirie de mon confrère, là :

9 « L'indisponibilité forcée, ça va donner
10 l'indicateur fort. » Alors, raison de plus de s'y
11 intéresser beaucoup et de s'assurer qu'on en a un
12 qui est représentatif, qui nous amène vers les
13 bonnes décisions et, évidemment, sans tenir
14 compte de l'impact des indisponibilités forcées,
15 au risque de se répéter des millions de fois.
16 C'est un geste qui est, avec respect, un peu
17 inutile. C'est un geste qui a même un effet
18 pervers, on l'a déjà dit. Puis je ne veux surtout
19 pas prendre un exemple de porte ou de poignée de
20 porte ou d'auto mais on a compris que, sans
21 mesurer l'impact de chaque indisponibilité
22 forcée, on ne peut pas faire l'exercice. Puis on
23 s'entend qu'il n'y en aura pas tant que ça,
24 d'indisponibilités forcées, à vérifier puis à
25 valider de façon complète pour voir qu'il y a un

1 impact, éventuellement, sur le IC, donc l'indice
2 de continuité à l'ordre de service.

3 Alors, on se rappelle que l'indice qu'on
4 utilise jusqu'à maintenant, c'est un indice pour
5 lequel on passe pour des champions, et avec
6 raison, on est les meilleurs. Alors, on vous
7 indique un autre indice nouveau, là, qui nous dit
8 qu'on est peut-être à risque de ne plus être
9 champion demain matin, disons-le comme ça. Bien
10 là, encore faut-il qu'on ait un indice qui nous
11 permette de dire : « Bien là, attendez un
12 instant, là. Comment ça va avoir un impact sur
13 l'IC? À quel point ça va avoir un impact sur
14 l'IC? Qu'est-ce qui pointe au bout du nez pour
15 justifier des dépenses supplémentaires qui nous
16 ont été demandées? » Alors, c'est ce qu'on
17 mentionne, coûts additionnels de la maintenance
18 également. Qui apparaissent aux planches 30 à 39.
19 Ça complète pour ça.

20 (11 h 40)

21 Je vous soumettrai aussi qu'il y a toute une
22 série de preuves à ce niveau-là où on voit que,
23 en cours de route, on a plusieurs éléments de
24 preuve qui, dans le fond, sont à la disposition
25 du Transporteur qu'on a dit au début que c'était

1 impossible de faire certains calculs. On y
2 reviendra un peu dans la question du taux de
3 pertes également. On n'est pas très réconfortés
4 par ces éléments-là également qui n'ont pas déjà
5 été intégrés dans le calcul des IF. Et vous vous
6 souviendrez des tableaux avec les... vous appelez
7 les bâtonnets bleus mais, du moins, les éléments
8 bleus, les colonnes bleues qui montent dans le
9 temps. Si on était l'année passée, on n'aurait
10 pas l'augmentation de trente-quatre pour cent
11 (34 %). On serait largement moindres que cette
12 année. Alors, comment on doit faire agir tout ça
13 dans le temps? C'est important de le voir.

14 Et là, on parle... évidemment, quand on
15 regarde nos fameux bâtons bleus, avant que vous
16 ne les revoyiez à la maison, dans le confort de
17 votre foyer, dites-vous que ces bâtonnets bleus,
18 c'est un nombre, « that's it. » C'est tout. Il
19 n'y a pas autre chose là-dedans. Alors, on ne
20 sait pas quel est l'impact de chacun. On le
21 présume puis, en plus, on le fait monter dans le
22 temps.

23 Taux de pertes, il y a deux conclusions qui
24 touchent la question du taux de pertes.

25 Évidemment, produire une étude, mon confrère a

1 terminé tout à l'heure en vous disant qu'il n'y
2 avait pas d'étude à faire, il n'y a pas de
3 problème là, puis il n'y a rien qui est sous le
4 contrôle du Transporteur dans ce qui touche le
5 taux de pertes, dans le fond, qui mérite d'être
6 étudié dans... donc, il n'y a pas de mérite dans
7 l'étude, excusez-moi.

8 Donc, allons-y peut-être pour la décision
9 D-2002-0095, impossibilité de fournir le taux des
10 pertes mensuelles. Déjà qu'on nous dise ça en
11 plaidoirie alors qu'on n'a toujours pas concilié
12 l'ensemble des contradictions dans la preuve du
13 Transporteur à travers les âges, donc, D-2002-
14 0095, c'est le dossier 3401, à l'époque, quatre-
15 vingt-dix-huit (98), les taux de pertes... et là,
16 je vous cite la décision elle-même et non pas la
17 preuve dans la décision mais :

18 Le taux de pertes moyen sur l'ensemble
19 du réseau de 5,2 %, proposé pour 2001,
20 correspond à la moyenne des mesures
21 horaires réalisées sur le réseau de
22 transport de 1997 à 1999. Le
23 Transporteur indique que cette mesure
24 est corroborée par le modèle
25 et caetera, et caetera. Alors, ce qui est à

1 retenir, donc, des mesures horaires réalisées sur
2 le réseau de transport de quatre-vingt-dix-sept
3 (97) à quatre-vingt-dix-neuf (99), à l'époque on
4 le faisait bien. Je ne vois pas pourquoi on ne le
5 ferait pas aujourd'hui. Ceci dit, on nous dit
6 qu'on le fait sur une base annuelle et c'est
7 seulement cette preuve-là qui est probante,
8 rappelez-vous.

9 Alors, plus loin, dans cette décision de la
10 Régie :

11 La Régie accepte l'évaluation du taux à
12 5,2 % parce qu'elle est basée sur des
13 mesures réelles effectuées sur
14 plusieurs années.

15 Alors, c'est ça que ça vous a pris comme preuve à
16 l'époque. Je dis « Régie » comme institution à
17 l'époque. Évidemment, ce n'était pas vous qui
18 étiez régisseurs à ce moment-là. Alors...

19 Donc... et je vous fais aussi référence
20 peut-être juste si je remonte de deux lignes,
21 vous voyez « références omises » mais quand je
22 vous dis les références sont omises, c'est sûr
23 que les décisions de la Régie font souvent
24 référence à la preuve. Et les références qui ont
25 été faites à la preuve, c'est au document HQT-10,

1 Document 3 qui est le document de l'exercice,
2 dans le fond, dense ou étoffé à l'époque du
3 calcul de taux de pertes.

4 Alors, on a fait référence à ce document-là
5 pour vous parler de secondes. Alors, vous le
6 voyez un peu plus loin, « compilation »... et je
7 vais sauter quelques points pour y aller
8 immédiatement et vous faire le lien,

9 Compilation aux trois secondes et
10 conservation des données horaires aux
11 fins de calcul taux de pertes
12 c'est ce qu'on vous a mentionné dans la
13 présentation, ce qui détonnait beaucoup les
14 réponses données, fournies, par le Transporteur,
15 surpris grandement. Mais également, on vous
16 réfère au document qui, à l'époque, dans le fond,
17 avait servi à la Régie à rendre sa décision elle-
18 même. Ce n'est pas comme ça qu'on l'a trouvé
19 aussi facilement, d'ailleurs. On l'a retrouvé
20 quand même. Ne vous inquiétez pas.

21 Alors, révision des données journalières
22 heure par heure sur une base mensuelle, bien là
23 on revient au dossier de l'année passée. Il n'y a
24 pas longtemps qu'on en parlait de ça. Là, quand
25 on a demandé la question... puis rappelez-vous,

1 on demandait sur une base mensuelle, dans le
2 fond, puis on nous a répondu que c'était
3 impossible. Impossible, ce n'est pas un mot
4 léger. Alors, je suis un peu surpris. Mais bref,
5 on l'a été tous, particulièrement monsieur
6 Raymond qui pensait avoir une réponse et pouvoir
7 vous faire un exercice de démonstration à ce
8 niveau-là peut-être. Peut-être. Ceci étant dit.

9 Alors, besoin d'une étude pour les années
10 deux mille quatorze (2014) et deux mille quinze
11 (2015), bien, pourquoi? Parce qu'il y a une
12 livraison d'électricité similaire. Il y a une
13 augmentation du taux de pertes significatif qui
14 nous interroge. On se pose des questions. On nous
15 a dit : « Oui, mais ça, c'est parce qu'il a fait
16 plus froid à l'hiver. » On ne s'y retrouve pas,
17 avec respect, sur cette question-là. Et quand je
18 vous dis « on ne s'y retrouve pas », c'est qu'il
19 y a plusieurs éléments qui influencent le taux de
20 pertes.

21 Et je vous ramène peut-être... puis, je vais
22 vous en faire lecture, pas besoin d'y aller, à la
23 planche 13, notamment, de la présentation qui a
24 été faite par monsieur Raymond en audience. Et
25 c'est une reprise, si je pourrais dire, de

1 réponse de demande de renseignements du
2 Transporteur sur les causes et facteurs en termes
3 de taux de pertes. Et on s'interrogeait sur les
4 causes. Et je vous les cite pour vous les
5 rappeler : la charge et sa variation dans le
6 temps; la configuration et le mode d'exploitation
7 du réseau; la production éolienne; la production
8 hydroélectrique; la disponibilité des équipements
9 du réseau de transport; l'intégration ou la
10 fermeture de production - on a donné l'exemple de
11 Gentilly-2 -; le raccordement ou la fermeture de
12 clients raccordés directement; les échanges avec
13 les réseaux voisins; le renforcement du réseau.

14 Ce qu'on vous avait soumis à l'époque dans
15 les conclusions qui étaient demandées...
16 conclusions ou les éléments qui étaient
17 mentionnés à la planche 14 de la présentation,
18 « chacun de ces facteurs est connu horairement, »
19 à l'heure. Parce qu'on a la démonstration dans le
20 passé et ça a été mentionné qu'on a cette
21 information-là; pas impossible. Par conséquent,
22 des analyses statistiques peuvent être faites
23 pour mettre en relation ces données horaires et
24 les données horaires de pertes. Huit mille sept
25 cent soixante (8760) valeurs par année, par

1 variable dépendante et indépendante, par exemple,
2 une régression ou une analyse des composantes
3 principales.

4 (11 h 45)

5 Ce qu'on disait, l'amélioration des pertes
6 doit passer par une quantification des causes. On
7 va revenir souvent sur cette question-là parce
8 que ce qu'on peut voir, nous, c'est a posteriori
9 donc quantifier cette question des pertes là,
10 donc identifier les causes et déterminer pour
11 chacune de ces causes-là le chiffre qui va à
12 côté, si tant est qu'il y en a un. Je vous ai
13 tout nommé les causes qui étaient mentionnées, il
14 y en aura peut-être d'autres dans certains cas,
15 mais il faut mettre un chiffre à côté. Il y en a
16 certaines de ces causes-là, comme vous m'avez
17 entendu le lire, qui sont possiblement sous le
18 contrôle du Transporteur, sur lesquelles on
19 pourra possiblement agir. Mais si on ne les
20 quantifie pas, dans un premier temps on ne voit
21 pas le gisement ici d'efficience qui peut être
22 amené. Puis je dis d'efficience, mais des fois ça
23 pourrait être d'intervention particulière qui
24 pourrait être amenée dans ce cas-ci. Et c'est pas
25 fait dans ce cas-ci. C'est pas fait parce que

1 c'était pas à l'ordre du jour. C'est un dossier
2 qu'on vous suggère être à l'ordre du jour de la
3 prochaine cause tarifaire, c'est ce qu'on demande
4 pour la prochaine cause tarifaire. Donc, analyse
5 des pertes de transport par cause et
6 quantification, ce que je vous mentionne.

7 D'ailleurs, on a été un peu troublés parce
8 que, moi aussi, j'ai participé au dossier
9 Chamouchouane, Bout-de-l'Île, là, deux fois
10 plutôt qu'une, là, sous deux appellations
11 différentes, là. Et, moi, j'en ai entendu parler
12 pas mal du taux de pertes amélioré par
13 Chamouchouane, Bout-de-l'Île, là, puis c'était
14 merveilleux, puis que c'était un minimum, puis
15 que ça allait pour être amélioré de façon
16 beaucoup plus significative dans le futur. J'ai
17 même cité, vous vous souviendrez, dans le cadre
18 des questions que j'ai posées en audience, une
19 argumentation, une partie de l'argumentation de
20 mon confrère, maître Fréchette, sur cette
21 question-là, où il réitérait un peu ce qui avait
22 été entendu dans la preuve, mais il allait peut-
23 être un petit peu plus loin même, je dirais, en
24 disant : c'est un strict minimum.

25 On s'est tous réconfortés d'investir un

1 point quelques milliard de dollars dans cette
2 ligne-là en partie, du moins à cinquante pour
3 cent (50 %) ou à peu près, laissez-moi les
4 virgules de côté s'il vous plaît, sur le taux de
5 pertes, sur l'amélioration du taux de pertes.

6 Alors, de nous faire répondre en audience
7 que maintenant qu'on va intégrer la Romaine et
8 qu'on va intégrer la production éolienne, qui
9 n'était pas à ce moment-là comptabilisée dans
10 l'exercice, ce qui nous donnait un chiffre, vous
11 vous souviendrez, de quatre cent quarante-huit
12 gigawattheures (448 GWh), si je ne me trompe pas,
13 ou cent mégawatts (100 MW) dans les chiffres. On
14 dit, bien ça ne change rien aujourd'hui, malgré
15 le fait que la Romaine soit dedans maintenant ou
16 pourrait être dedans, intégrée dedans maintenant.
17 Et la production éolienne est intégrée
18 maintenant.

19 Alors sur ces éléments-là, ça ne nous
20 réconforte pas non plus. Il y a des éléments à
21 revalider au niveau du taux de perte. Il y a
22 beaucoup de sous qui sont investis là. L'exemple
23 de Chamouchouane, Bout-de-l'Île pour cinquante
24 pour cent (50 %) de la valeur est basée sur
25 l'amélioration d'un taux de pertes et donc les

1 gains financiers qui découlent de la réduction de
2 ce taux de pertes là.

3 Manifestement, il y a là un élément
4 important au moins à valider. Et si à la fin on
5 arrive à la conclusion qu'il n'y a aucun élément
6 qui est sous le contrôle du Transporteur, bien au
7 moins on aura une démonstration, une
8 justification économique. Une justification point
9 par point des causes, avec les impacts financiers
10 de chacune de ces causes-là et les impacts aussi
11 en pertes comme telles, pour chacun de ces cas-
12 là.

13 Ça termine ma présentation, mon
14 argumentation je devrais dire. Je ne suis pas
15 devenu analyste en cours de route. Alors je vous
16 remercie de votre attention.

17 LE PRÉSIDENT :

18 C'est clair.

19 Me STEVE CADRIN :

20 Merci.

21 LE PRÉSIDENT :

22 Merci, Maître Cadrin.

23 Me STEVE CADRIN :

24 Je m'excuse, j'ai oublié un point, je suis
25 désolé.

1 LE PRÉSIDENT :

2 Oui, je vous en prie.

3 Me STEVE CADRIN :

4 J'ai regardé mes feuilles à côté et j'ai vu que
5 j'avais un document que j'avais laissé de côté.
6 Si je me permets de revenir en arrière, je
7 m'excuse, à la page 8. Et vous vous souviendrez
8 qu'on parlait à ce moment-là de la question du...
9 du modèle de gestion des actifs, là, MGA. On a
10 fait un petit commentaire de mon confrère, maître
11 Fréchette, tout à l'heure lorsqu'il vous a parlé
12 de ce qui avait été fait comme travail par l'ACÉ
13 en termes de « assets management », là, pour le
14 mentionner comme ça, donc.

15 Et simplement il a mentionné, écoutez, là,
16 je ne sais pas comment le dire poliment autrement
17 que de vous dire : il y a un certain rabaissement
18 mettons du travail du Distributeur versus celui
19 du Transporteur, du moins. C'est plus facile de
20 gérer un Distributeur que de gérer un
21 Transporteur, au niveau des « assets », là, puis
22 du « management ». Je peux comprendre le concept,
23 là, dans le sens de... il y a des régions
24 éloignées, et caetera, et caetera. Il y a des
25 conditions plus critiques, et caetera, et

1 caetera. Mais il vous dit : bien, dans le fond,
2 cette étude-là était juste sur les distributeurs.
3 Bien vous irez la lire si vous voulez. Elle n'est
4 pas juste sur les distributeurs. Elle implique
5 des transporteurs. Et je ne vous ferai pas la
6 nomenclature longue et complète de chacune des
7 parties qui y sont, mais vous pourrez y constater
8 qu'Hydro-Québec y participait. D'ailleurs, on
9 s'interroge à savoir si maître Fréchette nous
10 apprend en preuve... plaidoirie, qu'il nous dit,
11 dans le fond, qu'Hydro-Québec TransÉnergie n'y a
12 pas participé. Encore faut-il que cette preuve-là
13 soit faite s'il veut la faire.

14 Mais ceci étant dit, même si on élimine
15 Hydro-Québec du décor, elle incluait les
16 transporteurs. Hydro One, entre autres et autres,
17 que je ne vous fais pas la nomenclature. Ce qui
18 était mentionné peut-être, puis ce que monsieur
19 Raymond mentionnait à l'époque, puis je reviens
20 peut-être à cet élément-là parce que ça reviendra
21 peut-être dans un dossier futur de justification
22 du MGA. Il y a des éléments d'efficience qui sont
23 déjà faits en ce moment. Il y a plusieurs choses
24 qui ont été entreprises en ce moment. Le
25 transformateur PK est un bon exemple, puis il y

1 en a plusieurs autres également, on nous a
2 mentionné le génie humain, dans le fond, des gens
3 chez le Transporteur pour essayer de régler les
4 situations sans nécessairement demander de
5 l'argent de plus. Voilà mon point.

6 (11 h 52)

7 Et ce qu'on vous mentionnait, puis en fait
8 c'est la citation à laquelle faisait référence
9 monsieur Raymond puis il l'endosse entièrement,
10 c'est :

11 Many examples can be provided where
12 expenditures have been reduced by up to
13 twenty percent (20%) or more through
14 installing rigorous asset management
15 processes.

16 Alors, il va falloir qu'on regarde tout à l'heure
17 si on veut comparer des pommes avec des pommes
18 dans notre MGA ou si la question est resoulevée
19 l'année prochaine ou retestée, au moins valider
20 pour les résultats si vous octroyez les montants
21 cette année, de vérifier qu'on compare des pommes
22 avec des pommes.

23 Le scénario de référence, il y a déjà
24 beaucoup de choses qui est fait dans notre
25 scénario de référence. Il y a déjà une stratégie

1 en place, on l'a déjà dit, mais il y a déjà des
2 éléments plus spécifiques qui ont été identifiés
3 et qu'on est en train de corriger puis il y a
4 déjà une efficience qui est améliorée beaucoup.

5 Alors, il ne faudrait pas simplement prendre
6 un scénario où on fait, entre guillemets, rien -
7 ce n'est pas le bon mot - mais de laisser et
8 d'intégrer ce qu'on a déjà fait qui n'a pas coûté
9 d'argent. Et ça, tant mieux qu'on réussisse à le
10 faire puis ça, on l'applaudit, bien sûr. Merci.
11 Là, ça complète pour vrai.

12 LE PRÉSIDENT :

13 Ça conclut? Merci Maître Cadrin.

14 Me STEVE CADRIN :

15 Ça ne vous a pas amené de questions? O.K. Bon,
16 fiou!

17 LE PRÉSIDENT :

18 Merci Maître Cadrin, c'est complet. Merci. Je
19 pense qu'on peut poursuivre avec l'AQCIE? Bonjour
20 Maître Pelletier.

21 PLAIDOIRIE PAR Me PIERRE PELLETIER :

22 On peut poursuivre. Pierre Pelletier pour
23 l'AQCIE-CIFQ et je réalise que j'aurais dû avoir
24 la sagesse de demander à ce qu'on distribue mes
25 notes d'argumentation pendant l'entracte d'il y a

1 quelques minutes. Je vais vous les remettre,
2 Madame.

3 LE PRÉSIDENT :

4 Il n'y a pas de problème, Maître Pelletier. Oui,
5 merci. Je pense, Maître Pelletier, qu'on peut
6 commencer.

7 Me PIERRE PELLETIER :

8 Alors le document que je viens de faire
9 distribuer, je l'ai intitulé « Notes
10 d'argumentation » mais c'est peut-être un petit
11 peu plus que des notes d'argumentation. J'ai
12 essayé, essentiellement, de mettre dans ça ce qui
13 constitue en réalité mon argumentation. Je dis ça
14 parce que, généralement, j'en fais moins mais
15 ici, le sujet faisait en sorte que, à mon sens,
16 il est essentiel de connaître tous les détails
17 pour en arriver à une conclusion sur ce que j'ai
18 à vous proposer.

19 Évidemment, le contexte de la tarification de
20 cette année vous le connaissez : c'est une
21 demande d'augmentation de revenus requis de cent
22 quatre-vingt treize millions (193 M), ce qui veut
23 dire une augmentation de six point deux pour cent
24 (6,2 %) en termes de revenus requis, de sept
25 point vingt-quatre millions (7,24 M) en termes de

1 tarif, ce qui est important. C'est ce que
2 monsieur Boulanger - on nous l'a rappelé tantôt -
3 a qualifié de choc tarifaire.

4 Je pense que oui, tel que présenté par le
5 Transporteur, sa demande constituerait un choc
6 tarifaire sauf que je suis confiant que, à la
7 fin, la décision de la Régie, elle, ne causera
8 pas de choc tarifaire.

9 Ça se divise essentiellement en trois
10 morceaux cette augmentation de cent quatre-vingt-
11 treize millions (193 M) là. Il y a soixante-huit
12 millions (68 M) qui concerne ce que le
13 Transporteur a appelé « l'évolution du coût de
14 service de base » qui inclut le montant de quinze
15 millions (15 M) dont on a discuté à quelques
16 reprises.

17 Deuxièmement, une augmentation de la
18 maintenance en lien avec le MGA de quarante-cinq
19 millions (45 M) et, troisièmement, le plus gros
20 morceau peut-être cette année, c'est le
21 remplacement des disjoncteurs de modèle PK qui
22 est là pour quatre-vingts millions (80 M).

23 Et il y a eu beaucoup de commentaires qui
24 ont été faits sur les deux premiers sujets par
25 des témoins de l'AQCIE-CIFQ, il y en a... Quand

1 je parle de témoins de l'AQCIE-CIFQ, je veux dire
2 également et particulièrement au niveau de leur
3 mémoire, également par ceux de l'AHQ-ARQ,
4 également par maître Cadrin tantôt, de sorte que
5 je ne reviendrai pas sur ces sujets-là, je vais
6 me concentrer sur l'augmentation substantielle
7 qui est afférente au remplacement des PK, je le
8 rappelle, quatre-vingts millions (80 M).

9 (11 h 56)

10 Le calcul détaillé du quatre-vingts millions
11 (80 M) a été fourni par le Transporteur, on le
12 retrouve à la pièce B-0050. Mais ce sur quoi je
13 veux attirer votre attention, c'est qu'il y a une
14 partie substantielle de ce montant de quatre-
15 vingts millions (80 M) là qui résulte de l'impact
16 de la réduction de la vie utile des PK sur la
17 charge d'amortissement. Alors, l'impact est de
18 quarante-sept millions (47 M\$) en deux mille
19 seize (2016), il est de soixante-quatre millions
20 (64 M\$) en deux mille dix-sept (2017). Alors, en
21 tout, on en a pour cent onze millions (111 M\$).
22 Et puis comme le Transporteur propose de répartir
23 le choc de ce montant-là sur deux années, deux
24 mille dix-sept (2017), deux mille dix-huit
25 (2018), bien, ça représente cinquante-cinq

1 millions (55 M\$) pour la seule année deux mille
2 dix-sept (2017). Mais il faut garder à l'esprit
3 que le vrai chiffre, c'est cent onze millions
4 (111 M\$). On en a pour deux ans.

5 Alors, j'aurai des commentaires à vous faire
6 à ce sujet-là sur deux aspects. Premièrement, la
7 question de savoir si la totalité de l'impact de
8 la réduction des vies utiles doit être supportée
9 par les consommateurs. Puis, deuxièmement, bien,
10 la question de savoir si la disposition du CFR
11 devrait se faire sur deux ans ou si elle devrait
12 se faire sur un plus grand nombre d'années.

13 Sur le premier point, mon confrère, le
14 procureur du Transporteur disait tantôt, bien, on
15 vous réitère essentiellement les objections qu'on
16 vous a faites au niveau des moyens préliminaires.
17 Bien, là-dessus, je vous rappelle que votre
18 décision du dix-huit (18) novembre -c'est à la
19 page 8 des notes sténographiques- est absolument
20 claire, à savoir qu'il s'agit de sujets qui
21 peuvent être examinés dans le cadre de la
22 présente demande tarifaire, qui est le bon forum
23 pour le faire. Et qua la Régie a déjà déterminé
24 que l'examen des enjeux est pertinent et
25 opportun. Alors, je pense que la considération de

1 la première question doit être effectivement
2 entretenue par la Régie.

3 À cet égard-là, mon confrère a dit, bien,
4 là, on veut remettre en question la décision
5 antérieurement rendue par la Régie. Il référerait
6 évidemment à la demande de remplacement des PK
7 où, notamment, au paragraphe 62, il y avait eu
8 une indication à l'effet que la Régie n'avait pas
9 de reproche à faire au Transporteur quant à sa
10 conduite. Bien, évidemment, comme c'est un sujet
11 qui doit être traité dans ce forum-ci et non pas
12 dans le forum antérieur, bien, les remarques qui
13 ont pu être faites à ce sujet-là dans le forum
14 antérieur ont tout au plus valeur d'obiter dicta
15 et non pas... ne constituent pas le ratio
16 decidendi de la décision en cause, qui n'avait
17 pas à s'attacher à ça.

18 La raison essentiellement pour laquelle nous
19 prétendons que les consommateurs n'ont pas à
20 supporter la totalité de l'amortissement accéléré
21 résultant de la réduction des durées de vie utile
22 des PK, tient à ce que, à notre sens, la décision
23 qui a été prise en deux mille trois (2003) par le
24 Transporteur de procéder à la remise à neuf des
25 PK a été une décision que monsieur Paquin a

1 qualifiée d'imprudente, et que je serais porté à
2 qualifier, quant à moi, de déraisonnable.

3 Vous aurez noté que la recommandation
4 formulée par monsieur Paquin lors de l'audience
5 de demander de ne pas tenir compte de
6 l'amortissement accéléré relatif aux disjoncteurs
7 qui ont été remis à neuf après deux mille trois
8 (2003) est un peu différente de ce qu'on avait
9 formulé dans notre mémoire, et qui avait amené
10 d'ailleurs quelques explications en réponse à une
11 demande de renseignements de la Régie.

12 La raison pour laquelle notre recommandation
13 à ce sujet-là a été modifiée, c'est qu'il y a un
14 long historique, sur lequel je vais passer
15 tantôt, mais qui nous montre qu'au moment où on
16 se parle, ce qui est demandé par le Transporteur,
17 c'est d'accélérer l'amortissement des PK qui
18 n'ont pas été remis à neuf. Ça ne représente pas
19 grand-chose. Je suis à la page 3 de mes notes en
20 plein milieu. Ceux qui n'ont pas été remis à
21 neuf, ça ne représente que huit point trois
22 millions (8,3 M\$) d'amortissement qui est
23 demandé. Ça concerne cent treize (113) des deux
24 cent quatre-vingts (280) disjoncteurs dont il
25 s'agit ici. Puis les cent soixante-sept (167)

1 autres qui avaient fait l'objet, eux, d'une
2 remise à neuf, bien, ça représente,
3 l'amortissement qui est demandé, quatre-vingt-
4 dix-huit virgule huit millions (98,8 M\$).
5 (12 h 01)

6 Ces disjoncteurs PK là, qui ont fait l'objet
7 d'une remise à neuf, on peut eux-mêmes les
8 diviser en deux groupes. Il y en a soixante-trois
9 (63) de ces remises à neuf là qui avaient eu lieu
10 avant deux mille trois (2003) et il y en a cent
11 quatre (104) qui ont eu lieu depuis ce qui veut
12 dire qu'il y a à peu près deux tiers des PK qui
13 ont été remis à neuf depuis deux mille trois
14 (2003). Et comme, évidemment, leur valeur a été
15 moins amortie jusqu'à maintenant, pour ces plus
16 récents là que pour les anciens, bien,
17 l'estimation qu'on a tenté d'en faire de notre
18 côté nous amène à la conclusion qu'il y a
19 probablement quelque chose comme soixante-dix
20 (70) à soixante-quinze millions (75 M) de
21 l'amortissement, sur un total de cent sept (107),
22 qui concerne ces disjoncteurs-là.

23 Je l'indique juste pour qu'on ait une idée
24 de l'importance du sujet et non pas dans une
25 tentative de détermination du montant précis

1 parce que, malheureusement, on ne l'a pas obtenu.
2 On a cherché à l'obtenir puis on a travaillé
3 fort, d'ailleurs, pour essayer de tirer des
4 conclusions de toutes sortes d'informations qu'on
5 retrouvait dans ce dossier-ci et dans le dossier
6 antérieur pour essayer de déterminer précisément
7 le montant que ça représente mais ce n'était pas
8 possible. Tout ce qu'on a, pour l'instant, c'est
9 un ordre de grandeur.

10 Évidemment, le problème qu'on a, vous l'avez
11 aussi. Dans l'hypothèse où vous décideriez qu'on
12 a raison de prétendre que les consommateurs ne
13 devraient pas supporter l'amortissement accéléré
14 résultant de la vie utile des PK remis à neuf
15 postérieurement à deux mille trois (2003), bien,
16 il va falloir qu'il y ait une étape ultérieure, à
17 mon sens. Il va falloir que, possiblement, une
18 décision soit rendue dans ce dossier-ci, quitte à
19 demander au Transporteur de fournir l'information
20 dans un dossier à venir, vraisemblablement la
21 tarifaire de l'an prochain.

22 Mais, autrement, à défaut par le
23 Transporteur de faire une preuve satisfaisante à
24 cet égard-là, bien, la Régie va être réduite à...
25 en être réduite à faire ce que nous avons fait de

1 notre côté, c'est-à-dire l'estimer. Et je ne
2 pense pas que ce soit la solution à privilégier.

3 Je vous amène à la page 4 mes notes, où j'ai
4 mis un titre, « Le principe en cause ». Et je
5 veux attirer votre attention sur une décision
6 rendue par la Régie, D-2009-015 dans le dossier
7 3669-2008, qui avait trait à une demande de
8 radiation d'équipements faisant partie du poste
9 Des Cantons. Il m'a paru important de signaler...
10 de vous signaler cette affaire-là parce que c'est
11 la seule fois, à ma connaissance, que s'est posé
12 le problème à peu près de la façon dont on le
13 pose ici. Et où la Régie donc, a eu à se
14 prononcer, au moins au niveau des principes.
15 Alors, j'attire votre attention sur les passages
16 que j'ai soulignés. Au premier paragraphe, la
17 Régie rapporte :

18 À cet égard, l'ACEF de Québec demande à
19 la Régie de déterminer si le retrait
20 des actifs du poste Des Cantons doit
21 être à la charge des clientèles ou du
22 Transporteur, considérant la
23 responsabilité des choix antérieurs
24 d'Hydro-Québec [...].

25 C'est précisément ce qu'on va vous plaider dans

1 cette affaire-ci, là. Au troisième paragraphe, la
2 Régie indique :

3 Cependant, le fait que ces actifs aient
4 été reconnus prudemment acquis et
5 utiles ne saurait, à lui seul,
6 déterminer la règle applicable lors du
7 retrait de l'actif.

8 Je vous signale ça parce que ce passage-là vient
9 tout de suite après que la Régie ait rapporté les
10 prétentions du Transporteur.

11 Concernant le questionnement de l'ACEF
12 de Québec, la Régie accepte l'argument
13 du Transporteur à l'effet que ses
14 actifs sont des actifs de transport et
15 qu'ils ont été jugés prudemment acquis
16 et utiles en vertu de l'article 164.1
17 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

18 Mais, là-dessus, la Régie dit :

19 Cependant, le fait que les actifs aient
20 été reconnus prudemment acquis et
21 utiles ne saurait, à lui seul,
22 déterminer la règle applicable lors du
23 retrait de l'actif.

24 Je vous signale ça parce que c'est un point qui
25 était soulevé, dans ses moyens préliminaires, par

1 le Transporteur et la Régie a accepté
2 qu'effectivement, c'était le cas mais que ça ne
3 réglait pas le problème.

4 Je vous signale que, dans notre cas à nous,
5 les choses se présentent différemment à cet
6 égard-là. Je suis à la page 5 de mes notes. Parce
7 que, d'abord, les actifs ne sont pas couverts par
8 164.1, qui couvrait les actifs acquis jusqu'en
9 juin deux mille un (2001), si mon souvenir est
10 bon, alors là, moi, je parle des remises à neuf
11 faites après deux mille trois (2003). Et,
12 deuxièmement, qu'il n'y avait pas eu, d'autre
13 part, dans le cas qui nous concerne, de demande
14 spécifique faite à la Régie pour les travaux en
15 question. De sorte que la couverture n'a lieu ni
16 par 164 ni autrement.

17 Et je vous ramène deux secondes à la page 4,
18 sur la conclusion de la Régie dans cette
19 décision-là, qui est celle qui se rapporte au
20 poste Des Cantons, en disant :

21 Le Transporteur devra identifier,
22 notamment, le traitement comptable
23 proposé et justifier en quoi il est
24 équitable de faire supporter, par les
25 clients, l'ensemble des coûts reliés à

1 ce retrait d'actifs.

2 (12 h 07)

3 Évidemment ici, nous, c'est à proprement parler
4 un retrait d'actifs mais c'est certainement
5 l'équivalent. C'est la demande qui est faite par
6 le Transporteur de reconnaître une réduction, à
7 toutes fins utiles, à zéro de la vie utile des
8 PK, et en conséquence de le mettre à la charge de
9 la clientèle. Il m'a paru important de vous
10 signaler cette décision-là parce que je ne suis
11 pas sûr qu'il en existe beaucoup sur le sujet ou
12 sur des sujets s'en rapprochant.

13 Je vous amène à la page 5 de mes notes où je
14 vous signale un certain nombre d'événements qui
15 sont relatifs à la mise à neuf des PK. Alors,
16 premièrement, les PK existent depuis longtemps,
17 existent depuis les années soixante (60). C'était
18 la première génération de disjoncteurs
19 utilisables pour des lignes à sept cent trente-
20 cinq kV (735 kV), peuvent aussi, par contre, être
21 utilisés pour une tension de trois cent quinze
22 (315). Hydro-Québec en a installé deux cent
23 soixante-sept (267) pour ses lignes à sept cent
24 trente-cinq (735) de mil neuf cent soixante-cinq
25 (1965) à mil neuf cent quatre-vingt-trois (1983).

1 La durée de vie utile des PK est de trente (30)
2 ans.

3 Depuis mil neuf cent quatre-vingt-trois
4 (1983), on ne construit plus de PK. Ils ont été
5 remplacés par une nouvelle génération, les PKV,
6 qui ont été en vogue de mil neuf cent
7 quatre-vingt-trois (1983) jusqu'au milieu des
8 années quatre-vingt-dix (90). Aux environs de
9 quatre-vingt-dix (90), une nouvelle technologie a
10 été mise au point, celle des SF(6).

11 Je reviens un petit peu en arrière. Dès mil
12 neuf cent quatre-vingt-cinq (1985), Hydro-Québec
13 a commencé à éprouver des problèmes sérieux avec
14 ses PK. De mil neuf cent quatre-vingt-cinq (1985)
15 à deux mille cinq (2005), il y a eu, nous dit-on,
16 environ cent (100) bris de chambres auxiliaires
17 avec déflagration et projection de porcelaine à
18 de grandes distances.

19 De mil neuf cent quatre-vingt-dix (1990) à
20 deux mille quatorze (2014), il y a eu environ dix
21 (10) bris de chambres principales, trente-sept
22 (37) autres bris majeurs dépendant de causes
23 multiples. Malgré ça, le Transporteur a entrepris
24 à compter de mil neuf cent quatre-vingt-quatorze
25 (1994) de remettre à neuf ses PK à l'expiration

1 de leur vie utile. Évidemment, les premiers
2 dataient des années soixante (60). Alors, rendu à
3 mil neuf cent quatre-vingt-quatorze (1994), les
4 premiers trente (30) ans avaient été vécus et la
5 question qui se posait à cette époque-là c'est :
6 qu'est-ce qu'on fait avec nos PK qui ont atteint
7 la fin de leur vie utile?

8 Au début des années deux mille (2000)... je
9 suis au point numéro 12, au début des années deux
10 mille (2000), les SF(6) qui avaient été mis sur
11 le marché vers mil neuf cent quatre-vingt-dix
12 (1990) mais pour d'autres niveaux de tension sont
13 devenus disponibles pour le réseau à sept cent
14 trente-cinq kV (735 kV). Le Transporteur a
15 commencé à les utiliser d'ailleurs pour ses
16 projets de croissance.

17 En deux mille trois (2003)... j'arrive à
18 l'année qui nous intéresse. En deux mille trois
19 (2003), le Transporteur a produit une étude sur
20 le choix de remplacement versus la remise à neuf
21 des PK à sept cent trente-cinq kV (735 kV).
22 Malgré les constats qui y apparaissent quant à la
23 supériorité des SF(6), le Transporteur a choisi
24 de poursuivre son programme de remise à neuf des
25 PK auquel il n'a mis fin, d'ailleurs, qu'en deux

1 mille onze (2011) ou deux mille douze (2012), la
2 preuve n'est pas absolument claire là-dessus.

3 En deux mille quatorze (2014), deux mille
4 quinze (2015), deux mille seize (2016), sont
5 survenus de nouveaux bris importants de PK. Les
6 problèmes qu'on a connus en deux mille quatorze
7 (2014) et deux mille quinze (2015) étaient
8 familiers au Transporteur. Monsieur Lajoie nous
9 dit : « C'est une problématique qu'on connaissait
10 quand même bien puisqu'on a vécu une centaine de
11 bris sur les chambres auxiliaires. »

12 Les problèmes de deux mille quatorze (2014)
13 et deux mille quinze (2015) ont entraîné la mise
14 en place de ZAL, ce qui a requis des négociations
15 pendant deux ans avec les travailleurs, la CSST
16 et, finalement, la CLP. Puis, finalement, bien,
17 avec la mise en place de ZAL, notamment par suite
18 de nouveaux bris en deux mille seize (2016), les
19 opérations sont devenues extrêmement difficiles,
20 sans compter que désormais tous les PK étaient
21 considérés dangereux, d'où la décision de les
22 remplacer tous.

23 J'attire votre attention sur le fait que
24 l'étude de deux mille trois (2003), elle a été
25 effectuée à un moment où étaient connues deux

1 choses : les déficiences importantes des PK et
2 les qualités nettement supérieures des SF(6). Et,
3 évidemment, je vous renvoie à l'étude de deux
4 mille trois (2003) qui a été produite en annexe à
5 une réponse à une demande de renseignements de la
6 Régie de l'énergie qui a été faite par l'AQCIE-
7 CIFQ. Et j'ai essayé de résumer ici en quelques
8 lignes les éléments qui ressortaient de cette
9 étude-là.

10 (12 h 12)

11 L'étude démontrait que, sauf pour le coût
12 immédiat à encourir pour soit acquérir un SF(6),
13 soit remettre à neuf un PK, sauf pour cette
14 question de prix immédiat-là, les SF(6) se
15 révélèrent à ce moment-là supérieurs sur tous les
16 points suivants : la durabilité, la fiabilité, ce
17 qu'ils ont appelé la maintenabilité, l'expertise
18 externe, l'accès aux pièces, le coût de
19 maintenance, la sécurité et la sécurité,
20 notamment la violence de la projection de pièces
21 aux cas de déflagration. J'insiste, parce
22 qu'évidemment c'est le problème, là, qui a amené
23 à prendre une décision différente en deux mille
24 quinze-deux mille seize (2015-2016). Le niveau de
25 bruit, la fiabilité et l'endurance mécanique, la

1 disponibilité de main-d'oeuvre pour d'autres
2 tâches, vu que si on achète des SF(6) on n'a plus
3 à se consacrer à la maintenance des PK. Et
4 finalement la réduction des coûts de maintenance
5 eux-mêmes sur ces équipements-là.

6 C'est pour l'ensemble de ces considérations-
7 là, particulièrement celles ayant trait à la
8 sécurité, que le Transporteur a finalement décidé
9 de faire en deux mille seize (2016) ce qu'il
10 aurait dû faire en deux mille trois (2003),
11 c'est-à-dire remplacer l'ensemble des PK par des
12 SF(6).

13 Le témoin Lajoie, qui n'est à l'emploi
14 d'Hydro-Québec que depuis deux mille neuf (2009),
15 a cherché à faire valoir que la technologie des
16 SF(6) n'était peut-être pas au point en deux
17 mille trois (2003) lorsqu'a été fait le choix de
18 poursuivre les remises à neuf des PK plutôt que
19 de les remplacer par des SF(6). Mais il n'y a
20 aucun fait qui soutient cette assertion-là, qui
21 tien effectivement à du pu oui-dire. Monsieur
22 Lajoie nous l'a dit : « Moi, évidemment, je
23 n'étais pas là. Alors j'ai pris de l'information
24 autour de moi, puis je vous transmets qu'on
25 considérait que la technologie n'était pas au

1 point. »

2 Ce qui est frappant, c'est que si la
3 technologie n'avait pas été au point, ça serait
4 apparu dans le rapport de deux mille trois (2003)
5 comme étant un obstacle majeur à l'utilisation
6 des SF(6). Mais ce qu'on retrouve au rapport de
7 deux mille trois (2003), ce n'est pas une réserve
8 résultant du fait que les SF(6) n'auraient pas un
9 vécu suffisant. Ce qu'on trouve, c'est le
10 contraire. C'est... c'est une connaissance de ces
11 appareils-là par Hydro-Québec elle-même d'abord,
12 qui en utilise déjà ailleurs que sur ses lignes
13 735. Et deuxièmement, le fait que le SF(6) est
14 nettement plus fiable que le PK. Alors c'est la
15 conclusion contraire à celle qui est mise de
16 l'avant par le témoin Lajoie pour justifier a
17 posteriori la décision qui a été prise à
18 l'époque.

19 Ce que nous vous soumettons de notre côté,
20 c'est que la seule excuse valable qui aurait pu
21 être invoquée par le Transporteur pour avoir fait
22 le choix qu'il a fait, bien ça aurait été celle
23 où il aurait fait une demande à la Régie pour
24 remplacer ses PK par des SF(6) et où la Régie lui
25 aurait répondu, pour des raisons que j'ai peine à

1 imaginer, mais lui aurait répondu : « Non, vous
2 ne ferai pas ça. Le coût est trop élevé, il n'est
3 pas approprié de le faire, etc. »

4 De sorte qu'à cette époque-là, en deux mille
5 trois (2003), bien il aurait bien fallu
6 qu'effectivement, le Transporteur se rabatte sur
7 la moins bonne solution, celle de remettre à neuf
8 les PK. Sauf que la réalité, c'est qu'il n'y a
9 jamais eu de demande de cette nature-là qui a été
10 présentée à la Régie. Et donc il n'y a pas de
11 couverture extérieure, si je peux m'exprimer
12 comme ça, à la décision qui a été rendue en deux
13 mille trois (2003).

14 Mais non seulement... non seulement en deux
15 mille trois (2003) l'analyse qui avait été faite
16 par le Transporteur menait nécessairement à la
17 conclusion contraire de celle qu'il a adoptée,
18 c'est-à-dire qu'il faudrait cesser la remise à
19 neuf des PK mais par-dessus le marché, bien ce
20 qui s'est passé dans la vraie vie ensuite, c'est
21 que oui, en plein pour les... en raison des
22 problèmes soulevés en deux mille trois (2003), on
23 a fini par se retrouver avec un problème à
24 l'égard des SF... à l'égard des PK, que l'on
25 solutionne maintenant par l'utilisation

1 précisément de ce qui était... qu'il aurait été
2 logique de faire en deux mille trois (2003),
3 c'est-à-dire le remplacement des PK par des
4 SF(6).

5 Alors le problème que ça pose évidemment
6 pour la clientèle, c'est qu'on vient dire
7 maintenant : finalement, on a pris une mauvaise
8 décision en deux mille trois (2003)- ils
9 n'admettent pas, eux, que c'est une mauvaise
10 décision - mais on a pris une décision en deux
11 mille trois (2003) qui s'avère avoir été
12 mauvaise, qui... dont le caractère... dont le
13 caractère inopportun aurait dû sauter aux yeux du
14 Transporteur, en raison des faits qu'il amène
15 lui-même dans son rapport de deux mille trois
16 (2003). De sorte que finalement, bien, on
17 acquiert des... des PK dont on va devoir mettre
18 fin à la vie utile très rapidement, précisément
19 pour les problèmes connus à l'époque.

20 Alors la question que ça pose, c'est : à qui
21 incombe-t-il de supporter ça? Est-ce que c'est à
22 celui qui a pris la décision, la mauvaise
23 décision de deux mille trois (2003)? Ou bien si
24 c'est à sa clientèle? Alors la clientèle n'a
25 jamais eu un mot à dire sur ce choix-là, qui a

1 été fait par le Transporteur. Et la Régie de
2 l'énergie non plus n'a jamais eu un mot à dire
3 sur ce choix-là qui a été fait par le
4 Transporteur.

5 (12 h 18)

6 Et ce que je vous soumetts, c'est que dans ce
7 cas-ci, la réponse à la question c'est : c'est au
8 Transporteur à supporter le coût qui en résulte.
9 Évidemment, ce coût-là ce n'est pas cent onze
10 millions (111 M) mais c'est probablement quelque
11 chose de l'ordre de soixante-dix (70) à soixante-
12 quinze millions (75 M) et je suggère que, encore
13 une fois, c'est au Transporteur à le supporter.

14 J'en viens au deuxième sujet, la disposition
15 du CFR sur deux années. Les tableaux R3.2 et R3.3
16 de la pièce B-0063 - je les ai reproduits à la
17 toute dernière page de mes notes - ces tableaux-
18 là nous montrent quels sont les impacts sur deux
19 ans de la proposition du Transporteur.

20 Évidemment, c'est cinquante-cinq millions (55 M)
21 par année en tout et les tableaux nous montrent
22 également ce que ça donne sur des périodes plus
23 longues de trois, quatre et cinq ans.

24 On constate que quand on passe à une période
25 de cinq ans, bien, on passe d'un amortissement

1 ou, enfin, d'un montant de disposition annuelle
2 de cinquante-cinq millions (55 M) à un montant de
3 disposition annuelle de l'ordre de vingt-deux
4 millions (22 M), ce qui en soit contribuerait
5 déjà à réduire l'importance du choc susceptible
6 d'affecter la clientèle du Transporteur cette
7 année.

8 Et la question qui se pose, c'est pourquoi
9 est-ce qu'on devrait préférer cinq ans à deux
10 ans? Il y en a deux à mon sens. D'abord, dans la
11 mesure où il serait jugé équitable de faire
12 supporter par les consommateurs les conséquences
13 des choix faits par le Transporteur, ce qui
14 encore une fois n'est pas mon opinion, bien, il
15 n'y a aucune raison pourquoi il faudrait que la
16 clientèle qui est présente à l'année témoin deux
17 mille dix-sept (2017) et à l'année suivante deux
18 mille dix-huit (2018), que ce soit seulement ces
19 clientèles-là qui supportent le coût de ce qui a
20 été décidé antérieurement.

21 Évidemment, dans les années antérieures, il
22 y a eu beaucoup de générations de clients qui ont
23 profité des appareils en question. Maintenant, il
24 se révèle qu'il faudrait ajouter un coût de cent
25 onze millions (111 M) à l'usage qui était fait de

1 ces disjoncteurs-là et la question qui se pose
2 c'est : mais pourquoi diable est-ce que ça serait
3 les clients d'aujourd'hui seulement qui devraient
4 le supporter?

5 Théoriquement, ça serait le fun de pouvoir
6 revenir huit ans en arrière ou douze (12) ans en
7 arrière. Maintenant, il n'y a pas de moyens, je
8 pense, de le faire. Mais on peut le regarder par
9 l'autre bout. Il serait raisonnable de considérer
10 que le coût afférent à la réduction de la vie
11 utile des PK fait partie du coût global à
12 encourir pour la mise en place des nouveaux
13 disjoncteurs de type SF(6).

14 Dans cette optique, il incomberait
15 normalement aux consommateurs des futures
16 générations de supporter ce coût. C'est là la
17 raison pour laquelle la Régie a déjà accepté de
18 capitaliser tant les coûts de décontamination de
19 sites associés à des actifs remplacés que les
20 coûts de démantèlement d'installation devant
21 faire place à de nouvelles.

22 On considère que ces coûts-là font partie du
23 coût global du nouveau projet et, par conséquent,
24 on autorise la capitalisation de ces coûts-là
25 pour fin d'amortissement sur la vingtaine ou la

1 trentaine d'années qui vient, de sorte qu'on
2 aurait une trentaine de générations de clients
3 pour supporter ça.

4 C'est l'essentiel de la décision D-2011-039
5 qui a été rendue par la Régie et à l'égard de
6 laquelle je vous ai souligné une couple de
7 paragraphes. D'abord 116 :

8 À cet égard, la Régie ne considère pas
9 plus équitable de faire supporter par
10 les clients du Transporteur d'une année
11 témoin projetée l'ensemble des coûts de
12 décontamination de terrains utilisés
13 pour la desserte des clients au cours
14 des années antérieures.

15 Pour ce qui est de mon premier argument.

16 Deuxièmement, 118 :

17 La Régie considère logique que le même
18 traitement réglementaire soit appliqué
19 autant aux coûts de démantèlement
20 d'actifs qu'à ceux de remise en état
21 des sites sur lesquels ces actifs
22 étaient implantés.

23 Et puis donc l'autre solution, on fait supporter
24 par les générations à venir.

25 Évidemment, ici, on n'est pas dans un cas de

1 capitalisation de coûts à encourir pour enlever
2 les équipements ou en mettre d'autres. On est sur
3 une question qui est tout à fait comparable,
4 cependant, qui est celle de savoir qui doit
5 supporter le coût considéré qui résulte de
6 l'amortissement accéléré.

7 (12 h 22)

8 Et à défaut de capitaliser l'amortissement
9 des PK, ce qui n'est même pas demandé, par
10 ailleurs, bien, il convient sûrement, à notre
11 avis, d'en faire supporter le coût par le plus
12 grand nombre possible de générations devant
13 bénéficier de la mise en place des nouveaux
14 disjoncteurs.

15 Idéalement, dans ce sens-là, on devrait
16 disposer du CFR probablement sur une période de
17 huit ans. Cette période de huit ans-là, on la
18 calcule en disant, bon, bien, la durée de vie
19 utile des appareils, c'est trente (30) ans. L'âge
20 moyen du parc, suivant la preuve au dossier,
21 c'est vingt-deux (22) ans. Il resterait
22 normalement un huit ans de vie sur ces actifs-là.
23 Et ça nous paraîtait raisonnable de l'étendre sur
24 huit ans. Cependant, on ne considère pas
25 déraisonnable du tout la période de cinq ans, qui

1 a été considérée par la Régie dans sa demande de
2 renseignements numéro 2 au présent dossier qui a
3 entraîné les tableaux qui sont reproduis à la
4 dernière page.

5 Bon. Ça, c'est des considérations qui ont
6 trait à l'étalement du montant de cent onze
7 millions (111 M\$) dont on parle. Qu'est-ce qui se
8 passe dans l'hypothèse où la Régie partagerait
9 notre point de vue selon lequel il y a une partie
10 importante des disjoncteurs qui ne devraient pas
11 être à la charge de la clientèle? Bien, je vous
12 sou mets que le même principe s'applique. Il n'y a
13 pas de raison pourquoi ce serait les gens qui ont
14 le malheur de se trouver présent en deux mille
15 dix-sept (2017), deux mille dix-huit (2018) qui
16 devraient tout supporter le coût.

17 Il y a une suggestion qui a été faite par
18 monsieur Paquin, mon confrère y référerait tantôt,
19 maître Fréchette, d'attendre pour entreprendre la
20 disposition du compte au motif qu'il y avait une
21 certaine incertitude qui prévalait encore sur les
22 montants précis devant y apparaître. L'argument
23 de monsieur Paquin étant que, bien, si la vie
24 utile des disjoncteurs en question se prolonge un
25 peu, bien, on n'aura pas le même montant que ce

1 qui a été demandé par le Transporteur. De sorte
2 que ça reste à préciser. C'était un argument qui
3 a sa valeur.

4 Moi, je pense que a plus de valeur encore
5 l'argument que je vous fais valoir ce matin, à
6 savoir que si, effectivement, le poids de la fin
7 de vie utile des PK devait être supporté en
8 partie par le Transporteur, bien, il faudrait
9 qu'on détermine c'est quoi le poids relatif à
10 être supporté par le Transporteur et le poids
11 relatif à être supporté par la clientèle. Ça ne
12 sera pas pour demain matin. Alors, je pense que
13 ça devrait faire l'objet d'une deuxième phase de
14 débat, ça, qui interviendrait normalement l'an
15 prochain. Si bien que la disposition du compte
16 devrait commencer à ce moment-là à compter de
17 l'année suivante et non pas à compter de l'année
18 deux mille dix-sept (2017).

19 J'hésitais un instant, malgré, comme je vous
20 avais dit tantôt que je ne commenterai pas les
21 montants de soixante-huit millions (68 M\$) et de
22 quarante-cinq millions (45 M\$). Effectivement, je
23 n'entrerais pas dans un combat des chefs entre les
24 remarques de monsieur Boulanger et celles du
25 président du Transporteur.

1 Sauf à vous signaler que ce que mon confrère
2 a appelé une situation exceptionnelle, la
3 présence du problème des PK dans le décor cette
4 année qui s'ajoute à la demande d'un nouveau plan
5 dispendieux pour les prochaines années, bien,
6 dans la mesure où ces choses-là seraient
7 considérées de la façon dont on l'espère, que la
8 Régie le fera, bien, en réalité on se
9 retrouverait sans choc tarifaire, ce qui serait
10 souhaitable pour tout le monde. Je vous remercie.
11 Me LISE DUQUETTE :
12 Bonjour, Maître Pelletier. J'aimerais avoir une
13 mini conversation sur le sujet évidemment des PK.
14 C'était votre point principal. Vous avez dit à un
15 moment donné dans votre plaidoirie, c'était avant
16 qu'on embarque dans le point B, si vous voulez,
17 que la Régie n'avait pas eu son mot à dire sur
18 l'utilité des remises à neuf ou, en fait, sur les
19 PK. Et je me demandais, dans la mesure où la
20 Régie avait accepté dans sa base de
21 tarification... pas dans la sienne, mais dans la
22 base de tarification du Transporteur, ces sommes-
23 là, est-ce qu'elle ne s'est pas déjà prononcée
24 sur la prudence des investissements ou des
25 remises à neuf à ce sujet-là et ce que... je vais

1 vous laisser sur cette première question.

2 (12 h 27)

3 Me PIERRE PELLETIER :

4 Oui. Sur cette question-là, le point qu'on a déjà
5 commencé à faire valoir, je pense bien, au moment
6 de l'argumentation au début de l'audience, c'est
7 qu'effectivement la Régie n'a pas eu à se
8 prononcer sur ce plan-là. Ces dépenses-là qui
9 sont faites par le Transporteur le sont dans le
10 cadre de... ou comme suite à une demande globale
11 d'approbation de projets de moins de vingt-cinq
12 millions (25 M\$).

13 Lorsque ces demandes-là sont faites, on les
14 divise en catégories, en maintien, et caetera, il
15 y en a trois. Et il y a des montants globaux qui
16 sont demandés par le Transporteur à ces fins-là
17 et la Régie fait ou ne fait pas droit à la
18 demande. Mais, il n'y a aucun détail qui est
19 fourni par le Transporteur quant à ce que
20 constituent les équipements en question.

21 Et lorsque la Régie dit « bon, bien,
22 écoutez, oui, vous pouvez mettre dix millions
23 (10 M\$) en maintien » bien le Transporteur à
24 partir de là va faire les dépenses de maintien
25 qui lui paraissent opportunes et si on dit « oui,

1 vous pouvez mettre X millions sur un autre aspect
2 en croissance », bien le Transporteur va faire
3 les dépenses qui lui paraissent opportunes en
4 croissance. Mais jamais le Transporteur ne s'est
5 présenté à la Régie avec un programme disant
6 « nous... » puis d'ailleurs, ça aurait fait
7 l'objet normalement dans un cas comme celui-ci,
8 d'une demande d'investissement de plus de vingt-
9 cinq millions (25 M\$). Là on parlait de programme
10 pour remettre à jour des PK. En fait, c'est la
11 même chose qu'aujourd'hui.

12 Aujourd'hui, le Transporteur s'amène devant
13 la Régie en disant « écoutez, on a un projet
14 important, d'ailleurs on en a pour cinq cent
15 millions (500 M\$), on va tout remplacer nos
16 disjoncteurs » mais... Alors là, la Régie
17 l'examine comme effectivement elle vient de le
18 faire puis décide d'accorder ou de ne pas
19 accorder la demande. Dans ce cas-ci, ça a été
20 accordé. Et puis évidemment ce n'est pas cette
21 demande-là qu'on remet en cause. Ce qu'on remet
22 en cause, c'est la décision qui a été prise en
23 deux mille trois (2003) de remplacer des PK dans
24 le contexte que j'ai décrit. Mais, ça n'a pas été
25 soumis comme tel à la Régie en disant « voici ce

1 qu'on voudrait être autorisé à faire. »

2 Dans ce sens-là, le caractère... le
3 caractère opportun de cette demande-là n'a pas
4 été reconnu, à mon sens, par la Régie.

5 Me LISE DUQUETTE :

6 Et ça, ça m'amène deux sous-points.

7 Effectivement, le premier sous-point, c'est
8 qu'effectivement il peut y avoir dans les moins
9 de vingt-cinq millions (25 M\$) ce qu'on appelle
10 affectueusement du saucissonnage des fois dans
11 les projets d'investissement. Donc, certains
12 projets, je ne veux pas imputer de... de bonne ou
13 mauvaise intention, mais des fois on ne prévoit
14 pas nécessairement sur plusieurs années plusieurs
15 projets ou, enfin, un même projet, mais qu'il
16 peut arriver quelquefois que, comme dans les PK,
17 que ça puisse se dérouler sur plusieurs années
18 et qui pourrait effectivement dépasser le vingt-
19 cinq millions (25 M\$). Ça, je vous l'accorde.

20 Le point qui m'inquiète dans votre
21 argumentation est que là la Régie autorise quand
22 même, bon an mal an, plus ou moins cinq cent
23 cinquante, six cent millions (550 M\$-600 M\$) en
24 moins de vingt-cinq millions (25 M\$). Est-ce que
25 là, ce que vous laissez entendre, c'est que ces

1 investissements-là qui sont inclus à la base de
2 tarification, comment dirais-je, sont moins bien
3 regardés ou moins bien analysés par la Régie lors
4 de leur inclusion et qu'on pourrait, toujours
5 dans cinq, dix (10), quinze (15) ans, si on voit
6 que... là on revient en arrière.

7 Et là ce que vous remettez en cause, c'est
8 le processus d'adoption des moins de vingt-cinq
9 millions (25 M\$) pour lequel il y a un règlement
10 et où on devrait faire peut-être aussi l'examen
11 des moins de vingt-cinq millions (25 M\$). Ça fait
12 que là je voulais savoir si vous allez dans ce
13 sens-là où on devrait remettre en cause l'examen
14 des investissements de moins de vingt-cinq
15 millions (25 M\$).

16 Me PIERRE PELLETIER :

17 Je pense que dans notre cas particulier, il
18 aurait dû y avoir une demande spécifique
19 d'investissement à l'égard du programme qui était
20 mis de l'avant, pour ce qui concerne ce cas-ci.

21 Deuxièmement, qu'à défaut de l'avoir fait de
22 cette façon-là, vous me dites, vous semblez
23 indiquer que la Régie considère moins
24 sérieusement que ces demandes-là...

25

1 Me LISE DUQUETTE :

2 Ce n'est pas ce que je dis, c'est ce que vous
3 laissez entendre.

4 Me PIERRE PELLETTIER :

5 Non, bien, ce n'est pas du tout ce que je veux
6 laisser entendre. Ce que je dis, c'est qu'en
7 raison même de la... la nature des
8 investissements qui sont normalement couverts là,
9 c'est-à-dire des petits projets et non pas des
10 projets d'importance, bien c'est certain que la
11 Régie, en pratique, ne va pas se mettre à
12 examiner s'il est opportun de changer un petit
13 moteur de vingt mille piastres (20 000 \$) dans le
14 fond de... Bon.

15 (12 h 33)

16 Mais, la situation dans un cas comme celui-
17 ci, c'est qu'on se retrouve avec... puis c'est
18 d'ailleurs la seule raison pour laquelle on en
19 parle aujourd'hui. Si on était en présence d'un
20 investissement de cinquante mille piastres
21 (50 000 \$) ou d'un million (1 M\$), à l'époque, on
22 ne serait même pas là pour en parler. C'est que
23 là, on est en présence d'un problème
24 d'investissement majeur qui, comme vous l'avez
25 dit, ça saucissonne sur plusieurs années, mais

1 qui en réalité constitue un investissement qui, à
2 mon sens, devrait faire l'objet d'un examen par
3 la Régie, de sorte qu'un problème comme celui
4 qu'on discute aujourd'hui, bien en fait il n'y a
5 personne qui a jamais eu la chance de faire
6 valoir ses vues là-dessus. Évidemment, il n'y a
7 pas... il n'y a pas... un client du... du
8 Transporteur qui a eu l'occasion de faire valoir
9 ses vues là-dessus certain. Et en réalité, même
10 la Régie, de la manière dont ses projets
11 saucissonnés là se présentent, elle n'a même pas
12 eu elle non plus l'occasion de le faire.

13 Alors évidemment, vous, vous me dites : bien
14 c'est comme insécurisant au moins pour le
15 Transporteur, de se retrouver avec la possibilité
16 de revoir... pas de revoir, mais de voir plus
17 tard la prudence d'investissements comme ceux-là.
18 Mais il n'y a rien qui l'empêche, le
19 Transporteur, lui, de la faire sa demande pour un
20 projet comme celui-là. S'il la fait, sa demande,
21 bien il va se trouver à avoir l'avantage d'une
22 protection de la Régie. Mais s'il ne la fait pas,
23 sa demande, bien il se retrouve dans une
24 situation où, effectivement, à un moment donné il
25 faut bien qu'il existe un forum quelque part.

1 La totalité du système fait en sorte qu'on
2 veut s'assurer que les dépenses... les
3 investissements importants effectués par le
4 Transporteur, comme le Distributeur, fassent
5 l'objet d'une supervision par la Régie.

6 Bien, avec le genre de situation qu'on a
7 aujourd'hui, on se trouve à tomber dans les
8 craques. On se retrouve dans une situation où,
9 effectivement, il n'y a pas de demande spécifique
10 de faite. La Régie n'a pas l'occasion d'examiner
11 l'affaire en détail, ne rend pas de décision à
12 proprement parler sur cette... sur ce projet-là.
13 Et comme résultante, le Transporteur n'a pas la
14 protection qu'il souhaiterait sans doute avoir.

15 Je vous donnais un exemple tantôt, à mon
16 sens, la seule... la seule excuse qu'aurait pu
17 avoir le Transporteur pour faire ce qu'il a fait
18 en deux mille trois (2003), ça aurait été qu'il
19 vous demande une autorisation de les acquérir,
20 les SF(6), et puis vous auriez dit « non, on ne
21 t'autorise pas ». Bon, alors ça va bien, le
22 programme de PK, il reste juste ça comme
23 possibilité. Mais ça n'a pas été fait alors...

24 Me LISE DUQUETTE :

25 Je... est-ce que je pourrais comprendre de vos

1 propos que ce que vous proposeriez, peut-être, à
2 tout le moins pour l'avenir, ce serait dans les
3 moins de vingt-cinq millions (25 M), parce que je
4 suis vraiment dans cette problématique-là, si
5 vous voulez, de moins de vingt-cinq millions (25
6 M), c'est que si le Transporteur, la Régie ou un
7 intervenant devait se rendre compte qu'un projet
8 - comment dirais-je? - est récurrent et pourrait
9 dépasser ce vingt-cinq millions (25 M), il serait
10 plus prudent de la part du Transporteur de
11 revenir dans un 73 pour demander l'approbation
12 d'un projet au complet?

13 Me PIERRE PELLETTIER

14 Je crois que oui.

15 Me LISE DUQUETTE :

16 Je vous remercie, ça va être l'ensemble de mes
17 questions.

18 Me PIERRE PELLETTIER :

19 Pendant que je m'étais retourné, j'ai cru
20 comprendre que ça faisait le tour de vos
21 questions. Je veux juste en finale, là, vous
22 signaler...

23 LE PRÉSIDENT :

24 J'en ai une, moi. C'est sur la... quand vous
25 parlez de protection, que si la Régie par exemple

1 avait regardé les PK puis avait dit « non, vous
2 restez avec les PK, vous n'allez pas avec les
3 autres », ça leur donne une protection. Ce que je
4 comprends d'un autre intervenant dans un autre
5 dossier, qui a eu une décision qui a été faite,
6 sur la Chamouchouane, que lorsque j'arrive pour
7 mettre ça dans la base, là on peut remettre en
8 question les... on peut remettre en question à
9 savoir : est-ce que c'est prudent... utile et
10 prudent?

11 Est-ce que vous faites la même distinction
12 sur la... est-ce que la... est-ce que si la Régie
13 avait dit « non, gardez les PK puis n'allez pas
14 vers autre chose », est-ce que ça... lorsqu'on
15 aurait... est-ce que ça vous aurait permis quand
16 même de revenir en disant : bien c'est une
17 décision qui était dans le cadre d'un 73,
18 maintenant, on est dans une... on veut... on veut
19 remettre ça dans la base, vous auriez pu
20 requestionner? Ou la protection est à cent pour
21 cent (100 %)?

22 Me PIERRE PELLETIER :

23 J'ai vu qu'il y avait un débat ici même sur cette
24 question-là, en rapport avec la Chamouchouane. Je
25 ne me suis pas penché sur cette question-là, de

1 sorte que je ne peux pas vous fournir un
2 éclairage additionnel, là, par rapport à ce qui
3 vous est plaidé.

4 LE PRÉSIDENT :

5 Mais sur le type de protection qu'aurait amené
6 une décision de la Régie, la Régie se positionne
7 en deux mille quatre (2004) ou deux mille cinq
8 (2005) sur la question des PK. Force est de
9 constater qu'elle s'est positionnée avec la
10 preuve qu'elle avait. Dans les faits, quelques
11 années plus tard, on constate qu'il faut tout
12 changer le parc. Est-ce que... est-ce que la
13 protection de cette décision-là elle est
14 intouchable ou vous pourriez aussi remettre,
15 quand le débat revient sur la question de savoir
16 le cinq... l'argent que je dois réinvestir, est-
17 ce que ça remettrait en question? Parce que même
18 s'ils étaient... il y avait une décision de la
19 Régie qui les protégeait, est-ce que cette
20 protection est à cent pour cent (100 %)?

21 (12 h 38)

22 Me PIERRE PELLETIER :

23 Je ne crois pas qu'elle serait nécessairement à
24 cent pour cent (100 %), mais au moins, au moins
25 il y aurait quelque chose.

1 LE PRÉSIDENT :

2 Oui, mais c'est... je veux savoir jusqu'où va

3 dans la lignée, là.

4 Me PIERRE PELLETTIER :

5 Oui. Alors, le point que je vous faisais valoir

6 tantôt, c'était plutôt que la solution qui, dans

7 notre cas, aurait dû être prise...

8 LE PRÉSIDENT :

9 Elle aurait été étudiée.

10 Me PIERRE PELLETTIER :

11 ... puis qui n'avait pas... qui n'a pas été prise

12 n'a jamais fait l'objet d'aucune demande.

13 LE PRÉSIDENT :

14 O.K.

15 Me PIERRE PELLETTIER :

16 C'était ça mon point.

17 LE PRÉSIDENT :

18 O.K. Ça termine, à moins que vous ayez autre

19 chose à ajouter.

20 Me PIERRE PELLETTIER :

21 Non, je vous remercie.

22 LE PRÉSIDENT :

23 Je vous en prie. Nous allons aller dîner à cette

24 heure-ci. Alors, nous revenons, je vous dirais,

25 allons à moins quart, donc à deux heures moins

1 quart (13 h 45) ici. Nous allons terminer un peu
2 plus tard aujourd'hui, vous en êtes probablement
3 déjà convaincus. On a donc... j'aviserais, mais on
4 verra comment la durée des autres plaidoiries,
5 mais on va finir rapidement, facilement passé
6 quatre heures (16 h 00). Merci. Bon appétit.

7 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

8 REPRISE DE L'AUDIENCE

9 (13 h 48)

10 PLAIDOIRIE PAR Me NICOLAS DUBÉ

11 LE PRÉSIDENT :

12 Oui, Maître Dubé. La lumière n'est pas allumée
13 encore. Il faut... Bonjour. Vous allez bien?

14 Me NICOLAS DUBÉ :

15 Très bien. Vous-même?

16 LE PRÉSIDENT :

17 Oui, merci.

18 Me NICOLAS DUBÉ :

19 Alors, bonjour, Monsieur le Régisseur. Bonjour,
20 Mesdames les RégisseurEs. Comme vous l'aurez
21 compris, suite aux demandes de renseignements de
22 EBM et à notre demande d'intervention, mon
23 argumentation va principalement porter sur les
24 pertes de transport. Et, à la fin, je vais
25 adresser brièvement la question du transfert de

1 la fonction GOP de HQP au Transporteur.

2 Je vous le dis immédiatement, mes
3 commentaires vont également valoir pour NEMC
4 puisque les craintes qui ont été soulevées par
5 rapport au transfert de la fonction GOP au
6 Producteur ont été soulevées conjointement par
7 EBM et NEMC dans le dossier R-3952-2015.

8 LE PRÉSIDENT :

9 La question de GOP a été transférée, à moins que
10 je ne m'abuse, en phase 2.

11 Me NICOLAS DUBÉ :

12 Oui, mais vous nous avez demandé vos...

13 LE PRÉSIDENT :

14 Ah!

15 Me NICOLAS DUBÉ :

16 ... nos commentaires...

17 LE PRÉSIDENT :

18 Vos commentaires sur...

19 Me NICOLAS DUBÉ :

20 ... en plaidoirie.

21 LE PRÉSIDENT :

22 ... sur la phase...

23 Me NICOLAS DUBÉ :

24 Sur la phase 2.

25

1 LE PRÉSIDENT :
2 ... sur la phase 2.
3 Me NICOLAS DUBÉ :
4 Oui.
5 LE PRÉSIDENT :
6 O.K. Je pensais que vous étiez sur le fond.
7 Me NICOLAS DUBÉ :
8 Non.
9 LE PRÉSIDENT :
10 Ce n'était pas clair. Et je pense que... en tout
11 cas, je n'étais pas le seul à avoir compris ça.
12 Alors, donc, tout est précisé. J'entendrai...
13 Me NICOLAS DUBÉ :
14 Parfait.
15 LE PRÉSIDENT :
16 ... vos commentaires sur la phase 2.
17 Me NICOLAS DUBÉ :
18 Donc, l'argumentation de EBM porte principalement
19 sur les pertes de transport qui s'établissent à
20 six point treize pour cent (6,13 %) cette année,
21 soit une augmentation de trois virgule soixante-
22 douze pour cent (3,72 %) par rapport à l'année
23 dernière.
24 En raison de l'augmentation importante des
25 pertes de transport cette année, en raison de la

1 tendance à la hausse des pertes de transport
2 observées au cours des dix (10) dernières années,
3 et en réponse... en raison des réponses du
4 Transporteur à l'effet qu'il n'est pas capable de
5 prévoir ou de se prononcer sur l'évolution des
6 pertes de transport pour les années à venir, EBM
7 est d'avis que le Transporteur devrait effectuer
8 une étude plus approfondie pour identifier les
9 facteurs qui influencent sur les pertes de
10 transport et les quantifier afin d'être mieux à
11 même de les comprendre et d'être en mesure
12 d'évaluer si des mécanismes de contrôle doivent
13 être mis en place pour en freiner l'évolution, ou
14 à tout le moins, en diminuer.

15 On a reçu à titre d'engagement numéro 9,
16 c'est la pièce B-0122, une étude que le
17 Transporteur avait effectuée en deux mille (2000)
18 dans le cadre du dossier R-3401-98. On voit qu'il
19 y a une étude qui a été effectuée en deux mille
20 (2000) sur les pertes de transport. Donc, si une
21 telle étude a été effectuée en deux mille (2000),
22 pourquoi une étude ne pourrait pas être effectuée
23 seize (16) ans plus tard, considérant ce que je
24 viens de vous dire, que le taux de pertes est en
25 constante évolution et que le Transporteur est

1 incapable de se prononcer sur son évolution?

2 À cet égard, EBM soutient la recommandation
3 effectuée par l'AHQ-ARQ dans son mémoire, qui est
4 la pièce AHQ-ARQ-0012, à l'effet d'obtenir du
5 Transporteur une étude visant à identifier et
6 quantifier les causes permettant d'expliquer les
7 pertes de transport.

8 Quelle est l'importance et la pertinence de
9 cette étude-là? Comme je vous l'ai dit, le taux
10 de pertes de transport est en constante évolution
11 au cours des dix (10) dernières années. Le
12 tableau 10 soumis par l'AHQ-ARQ démontre
13 clairement qu'en deux mille cinq (2005), le taux
14 de pertes de transport s'élevait à cinq virgule
15 vingt-sept pour cent (5,27 %), alors qu'en deux
16 mille quinze (2015), il s'élève à six virgule
17 treize pour cent (6,13 %).

18 Pour l'année deux mille dix-sept (2017), le
19 taux de pertes passe de cinq virgule quatre-
20 vingt-onze pour cent (5,91 %) à six virgule
21 treize pour cent (6,13 %), ce qui représente une
22 augmentation de trois virgule soixante-douze pour
23 cent (3,72 %) qui est, selon nous, une
24 augmentation significative et qui est une
25 augmentation des plus importantes au cours des

1 dernières années également.

2 Pourquoi une telle étude est importante? En
3 réponse à la question 34.1 de la Régie, la
4 demande de renseignements numéro 1, qui est la
5 pièce B-0050, le Transporteur indiquait la Régie,
6 et là, je cite, que :

7 Il n'est pas en mesure d'effectuer un
8 réel pronostique de l'évolution de ce
9 taux autre que de ne pas écarter la
10 possibilité que la tendance observée
11 ces dernières années puisse se
12 maintenir.

13 De l'avis de EBM, cette réponse est préoccupante.
14 En effet, les pertes de transport représentent un
15 coût important pour les clients du service de
16 transport au même titre que les tarifs. Or, on
17 constate que pour établir le tarif de transport
18 d'électricité, pour comprendre les facteurs qui
19 l'influencent ou pour décider quels revenus
20 requis ou non vont faire partie de la base
21 tarifaire, beaucoup d'efforts sont mis. On n'a
22 qu'à prendre l'exemple de la cause tarifaire
23 d'aujourd'hui.

24 (13 h 55)

25 Par contre, en ce qui concerne les pertes de

1 transport, force est de constater qu'il y a peu
2 d'efforts qui sont mis pour les comprendre et
3 cerner les facteurs qui les influencent, et
4 surtout les quantifier.

5 Toujours en réponse à la question 34.1 de la
6 Régie, le Transporteur a identifié les principaux
7 facteurs qui influencent sur les pertes de
8 transport. Il a identifié les conditions
9 climatiques, la disponibilité des équipements du
10 réseau de transport, l'intégration ou la
11 fermeture de production, la variation de la
12 charge locale, le raccordement ou la fermeture
13 des clients raccordés directement au réseau de
14 transport, les échanges avec les réseaux voisins,
15 le renforcement du réseau.

16 Quant à la disponibilité des équipements du
17 réseau de transport, on va vous référer au
18 témoignage de monsieur Raymond de l'AHQ-ARQ qui a
19 témoigné à l'effet que le Transporteur avait un
20 contrôle sur ce facteur quant à la maintenance de
21 ses équipements et que cet aspect pouvait être
22 amélioré malgré le témoignage de monsieur Giroux.

23 À notre avis, il y a plusieurs éléments dans
24 la preuve du Transporteur qui démontrent que ce
25 dernier ne comprend pas de manière suffisante les

1 facteurs qui influencent sur les pertes de
2 transport. Je vous réfère encore une fois à la
3 réponse à la question 34.1 de la Régie et la DDR
4 numéro 1 d'EBM, qui est la pièce B-056.

5 Donc, de manière générale, le Transporteur
6 mentionne que les pertes de transport sont
7 principalement liées au transit d'énergie sur le
8 réseau. Une augmentation du transit sur les
9 lignes de transport fait augmenter les pertes sur
10 le réseau. En réponse à la DDR numéro 1 d'EBM, le
11 Transporteur mentionne, il rappelle que le taux
12 de perte est lié notamment au transit sur le
13 réseau.

14 Or, on voit très bien du tableau fourni par
15 l'AHQ-ARQ, le tableau 10, que la relation entre
16 le transit d'énergie qui circule sur le réseau et
17 l'effet sur les pertes de transport n'est pas
18 toujours bien fondé. En effet, on observe que de
19 deux mille treize (2013) à deux mille quatorze
20 (2014), il y a eu une diminution du transit
21 d'énergie de un point quatre-vingt-cinq pour cent
22 (1,85 %) alors que les pertes de transport ont
23 augmenté de un point trois pour cent (1,3 %).

24 De deux mille quatorze (2014) à deux mille
25 quinze (2015), le transit d'énergie sur le réseau

1 était sensiblement stable. Il n'a augmenté que de
2 zéro virgule onze pour cent (0,11 %) alors que
3 les pertes de transport ont, cette fois-ci,
4 augmenté de trois virgule soixante-douze pour
5 cent (3,72 %). Donc, on est en droit de se
6 questionner sur la relation causale entre le
7 transit d'énergie sur le réseau et les pertes de
8 transport.

9 Maintenant, qu'en est-il de la ligne à sept
10 cent trente-cinq (735) kV de la Chamouchouane.
11 Toujours en réponse à la question 34.1 de la
12 Régie dans sa demande de renseignements numéro 1,
13 le Transporteur mentionne, et je cite :

14 Toutefois, parmi l'ensemble des
15 facteurs listés ci-dessus, l'un des
16 seuls qui soit sous l'emprise du
17 Transporteur et qui a un impact majeur
18 sur les pertes électriques est l'ajout
19 de lignes de transport. À cet égard, le
20 Transporteur s'attend à ce que l'effet
21 à la baisse sur les pertes du projet de
22 ligne à 735 kV Chamouchouane -
23 Bout-de-l'Île ait une influence
24 significative favorable sur l'évolution
25 du taux de pertes au cours des

1 prochaines années.

2 Donc, on y voit ici une contradiction avec
3 l'affirmation du Transporteur qui mentionne qu'il
4 n'est pas en mesure d'effectuer un réel pronostic
5 sur l'évolution du taux de perte autre que de ne
6 pas écarter la possibilité que la tendance
7 observée ces dernières années puisse se
8 maintenir. Le Transporteur vous mentionne dans
9 cette réponse-là que le seul facteur sur lequel
10 il a un contrôle est l'ajout de lignes, et que
11 c'est le facteur le plus important qui influence
12 les pertes de transport.

13 On construit la ligne Chamouchouane-Bout-de-
14 l'île. Or, malgré cet ajout-là, le Transporteur
15 vous mentionne, bien, je suis incapable de me
16 prononcer sur l'évolution du taux de perte de
17 transport. Si l'ajout d'une ligne est le seul -et
18 je reprends les mots du Transporteur- est le seul
19 facteur qui peut avoir une influence
20 significative sur l'évolution des pertes de
21 transport, alors pourquoi nous dit-il qu'en
22 ajoutant la ligne Chamouchouane, bien, la réponse
23 demeure à l'effet qu'il n'est pas capable de se
24 prononcer sur l'évolution des pertes de transport
25 pour l'avenir.

1 (14 h 00)

2 On a vu, monsieur Giroux a déposé la pièce
3 B-103, qui est la présentation par rapport à
4 plusieurs sujets mais un des sujets couverts dans
5 sa présentation était la ligne à sept cent
6 trente-cinq (735) kV de la Chamouchouane. On
7 voit, de cette présentation-là, que la ligne
8 diminue le taux de pertes de transport annuel que
9 de zéro virgule deux pour cent au global. Si on
10 retire la ligne sur une période de trois
11 semaines, le taux de pertes n'augmenterait que de
12 zéro virgule zéro un pour cent au global.

13 Donc, on est en droit de se questionner sur
14 l'impact significatif que l'ajout d'une ligne
15 peut avoir sur les pertes de transport.

16 Contre-interrogé par maître Hamelin sur ces
17 données, monsieur Giroux a mentionné que les
18 pertes de transport seraient reliées à quatre-
19 vingt-dix-neuf virgule neuf pour cent (99,9 %) à
20 l'architecture du réseau, à la tension et à la
21 longueur des lignes. Ça se retrouve dans les
22 notes sténographiques du dix-huit (18) novembre
23 deux mille seize (2016), à la page 254.

24 Si quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99 %)
25 des pertes de transport sont reliées à

1 l'architecture du réseau et que certains calculs
2 ont pu être effectués pour ce qui est de la ligne
3 à sept cent trente-cinq (735) kV de la
4 Chamouchouane, alors pourquoi le Transporteur ne
5 serait-il pas en mesure d'effectuer des tests,
6 calculs, modélisations ou autres afin d'obtenir
7 plus d'information pour être à même de mieux
8 comprendre l'impact des autres facteurs énoncés
9 plus haut sur le phénomène?

10 Maître Fréchette vous a fait état longuement
11 ce matin du MGA. On retrouve, aux pages 15 et 16
12 de la plaidoirie du Transporteur, la façon dont
13 le modèle de gestion des actifs est effectué. On
14 constate que le modèle de gestion des actifs, qui
15 couvre plus d'un million (1 M) d'actifs, comme le
16 disait monsieur Fréchette ce matin, est très
17 complexe. C'est une modélisation très complexe
18 comportant plusieurs paramètres.

19 Donc, si autant d'effort est mis sur le MGA
20 pour modéliser, paramétrer des données
21 compliquées, alors pourquoi on ne pourrait pas le
22 faire pour les pertes de transport?

23 Lorsque le Transporteur a été questionné sur
24 le taux de pertes de transport et les causes par
25 EBM, EBM a reçu plusieurs réponses qui

1 démontrent, à notre avis, que le Transporteur ne
2 comprend pas toujours de manière suffisante les
3 causes qui influencent pour les pertes de
4 transport.

5 En effet, en réponse à la DDR numéro 1
6 d'EBM, la question à 1.2, le Transporteur
7 mentionnait que, pour l'augmentation entre deux
8 mille quatorze (2014) et deux mille quinze
9 (2015), le taux de pertes s'explique
10 essentiellement par une sollicitation accrue du
11 réseau compte tenu des températures plus froides
12 pour la période hivernale deux mille quinze
13 (2015).

14 À la réponse 1.3, pour ce qui est de
15 l'augmentation de trois pour cent entre les
16 années deux mille douze (2012) et deux mille
17 treize (2013), le Transporteur a référé, cette
18 fois-ci, à l'ensemble des facteurs mentionnés à
19 la réponse 34.1 ainsi qu'aux nouveaux
20 raccordements de production et la fermeture de
21 Gentilly-2.

22 Toutefois, en réponse à la question 1.4,
23 pour ce qui est de l'augmentation de quatre
24 virgule sept pour cent entre les années deux
25 mille deux (2002) et deux mille trois (2003), le

1 réseau à l'avenir. Si oui, veuillez les
2 décrire. Sinon, veuillez expliquer
3 votre réponse.

4 Le Transporteur a répondu ceci :

5 Pour le moment, le Transporteur
6 n'envisage pas de mettre en place
7 d'autres mécanismes que ceux énoncés en
8 réponse à la question 1.5.1.

9 Là, à la réponse 1.5.1, voici les mécanismes que
10 le Transporteur nous explicitait :

11 Le Transporteur vise à exploiter
12 adéquatement son réseau de transport
13 afin d'en faire une utilisation
14 optimale. À ce titre, il s'assure
15 notamment de maximiser la disponibilité
16 de ses équipements, de minimiser les
17 temps de retrait et de choisir des
18 périodes optimales.

19 (14 h 05)

20 Donc, parmi la réponse, un des mécanismes est de
21 choisir des périodes optimales. Or, lorsque
22 monsieur Giroux a été contre-interrogé par maître
23 Hamelin, le dix-huit (18) novembre dernier, il
24 mentionnait, je vais vous lire la citation :

25 Où on voulait en venir avec ça? C'est

1 de démontrer que les pertes sont
2 associées à quatre-vingt-dix-neuf point
3 neuf pour cent (99,9 %), sont associées
4 à l'architecture du réseau, à la
5 tension, à la longueur des lignes, ce
6 n'est pas associé à un moment dans
7 l'année auquel on fait nos retraits.

8 Donc ça, c'est à la page 254, dix-huit (18)
9 novembre deux mille seize (2016).

10 Encore une fois, entre les réponses du
11 Transporteur et le témoignage de monsieur Giroux,
12 nous, on y voit une contradiction qui démontre
13 que le Transporteur ne comprend pas de manière
14 suffisante les causes qui influencent sur les
15 pertes de transport.

16 Donc pour conclure, vu l'augmentation
17 croissante du taux de pertes de transport, vu
18 l'incapacité du Transporteur de se prononcer sur
19 l'évolution du taux de pertes de transport, autre
20 que d'affirmer qu'il ne... qu'il va continuer
21 d'augmenter, vu les coûts importants que les
22 pertes de transport représentent pour les clients
23 du service de transport, bien EMB est d'avis,
24 tout comme l'AHQ-ARQ, qu'il est maintenant temps
25 de refaire une étude sur le taux de pertes de

1 transport pour bien identifier l'ensemble des
2 facteurs qui influencent les pertes, les
3 quantifier et après, être en mesure de déterminer
4 s'il y a des mécanismes de... des mécanismes qui
5 peuvent être mis en place pour contrôler, à tout
6 le moins, le taux de pertes de transport.

7 Finalement, un dernier commentaire. Suite à
8 l'engagement numéro 9 que nous avons reçu du
9 Transporteur, dans lequel se retrouve l'étude qui
10 a été faite dans le dossier 3401-98, on a pu...
11 c'est en lien avec des commentaires qui ont été
12 faits par un autre intervenant sur le fait que le
13 balisage était une utopie. On constate que dans
14 le cadre de cette étude-là, le Transporteur a
15 effectué un balisage auprès de cent trente-quatre
16 (134) autres transporteurs dans d'autres
17 juridictions.

18 Donc ça conclut ma présentation sur le taux
19 de pertes de transport. Maintenant, simplement
20 quelques mots sur la phase 2. Bien entendu, on a
21 certaines préoccupations par rapport à la phase
22 2. Pour être impliqué personnellement dans le
23 dossier de la... de méthodologique R-3952-2015,
24 notre compréhension est à l'effet que, pour
25 l'instant, le Transporteur agit comme agent pour

1 le Producteur, donc il facture le Producteur pour
2 les services qu'il rend pour assurer la fonction
3 de GOP.

4 Cette demande-là sur le fond va être traitée
5 dans le dossier R-3952-2015, donc il n'est pas
6 dit qu'elle va être approuvée ou non. Nous sommes
7 des intervenants dans... dans le dossier, au même
8 titre que RTA, Rio Tinto Alcan. Nous avons soumis
9 des préoccupations par rapport au code de
10 conduite, séparabilité des fonctions et également
11 impacts sur les tarifs.

12 Donc je reviens à ce que je disais. Notre
13 compréhension, pour l'instant, est que le
14 Transporteur - et ça a été mentionné en demande
15 de renseignements - n'encourt aucun coût pour
16 l'exercice de cette fonction-là et ne dégage
17 aucun revenu pour l'exercice de cette fonction-
18 là. Elle est facturée au Producteur en fonction
19 d'une entente.

20 Donc si on comprend bien, peut-être qu'on
21 fait fausse route, la phase 2 aurait pour
22 objectif d'évaluer, entre autres, quel serait
23 l'impact de cette demande-là sur les... sur
24 les... sur les tarifs. Mais qu'en est-il si dans
25 le dossier R-3952-2015, le transfert est refusé

1 par la Régie? Alors le Transporteur n'encourrait
2 aucun coût. Et est-ce que cette - c'est une
3 question qu'on soumet - est-ce que cette
4 question-là ne serait pas théorique aujourd'hui?
5 Et comme je le disais, pour l'instant notre
6 compréhension est que le Transporteur n'encourt
7 aucun coût. Donc dans les revenus requis, il ne
8 devrait y avoir aucun revenu associé à l'exercice
9 de cette fonction-là. La preuve qu'on a entendu
10 au courant de la semaine dernière n'en faisait
11 pas état non plus. Donc c'était simplement nos...
12 nos commentaires par rapport à... à la phase 2.

13 LE PRÉSIDENT :

14 Première des choses, sur la question, Maître
15 Dubé, sur les dates qu'on avait proposées est-ce
16 qu'il y avait... est-ce qu'il y avait une
17 indication que vous pourriez me dire sur la
18 disponibilité de EBM?

19 Me NICOLAS DUBÉ :

20 J'ai regardé avec mes clients de NMC, il ne
21 semble pas y avoir de problème. Je n'ai pas pu
22 consulter avec EBM ni avec maître Hamelin qui est
23 à l'extérieur comme vous le savez, bien on... je
24 peux m'engager à le faire rapidement et revenir à
25 la Régie.

1 LE PRÉSIDENT :

2 O.K. O.K. Présentement, si je... si notre mémoire
3 collective est bonne, dans le 3952 il y a une
4 partie du dossier qui... qui a été suspendue.

5 Me NICOLAS DUBÉ :

6 Qui continue.

7 LE PRÉSIDENT :

8 Mais il y a une partie qui a été continuée, puis
9 il y a une partie qui est suspendue.

10 Me NICOLAS DUBÉ :

11 Tout à fait.

12 LE PRÉSIDENT :

13 Bon, je comprends... on a bien noté, nous avons
14 bien noté vos recommandations, vos... ce que vous
15 en comprenez. La grande différence, je vous
16 dirais, c'est que dans le dossier 3952, le prisme
17 est sur la question des normes de fiabilité.

18 (14 h 10)

19 Dans ce dossier-ci, ce n'est pas tant les
20 normes de fiabilité que l'impact, effectivement,
21 sur le revenu requis donc sur les tarifs et
22 aussi, quand vous me parlez de la séparation,
23 nous, c'est de s'assurer que le Transporteur, son
24 code de conduite, soit appliqué intégralement.

25 Alors, il y a quand même une nuance mais je

1 prends en note ce que vous me dites, on va
2 regarder ça. De toute façon, on nous a demandé de
3 préciser la phase 2 et de repreciser, de ces
4 sujets peut-être en développer des enjeux mais je
5 prends en note. Si vous voulez.

6 Me LISE DUQUETTE :

7 Peut-être juste une nuance. Quand on regarde en
8 phase 2, il y a évidemment pour les tarifs deux
9 mille dix-sept (2017) mais on veut voir et bien
10 comprendre les conséquences de ce changement-là à
11 long terme, à moyen, à court, moyen et long
12 termes qu'est-ce que ça peut vouloir dire pour
13 l'ensemble de la clientèle du Transporteur.
14 Alors, ce n'est pas seulement les coûts deux
15 mille dix-sept (2017) mais on veut bien savoir
16 dans quoi on s'engage collectivement.

17 Me NICOLAS DUBÉ :

18 Parfait, merci.

19 LE PRÉSIDENT :

20 Et si jamais... Dans cette formation, il y a
21 quelqu'un de 3952 qui siège avec nous alors je
22 pense qu'on serait à même de pouvoir séparer les
23 choses pour ne pas nécessairement se piler sur
24 les pieds. Effectivement, si jamais on en venait
25 à la conclusion que c'est mieux traité ailleurs,

1 on a une tendance, à la Régie, de se repasser les
2 dossiers, il n'y a aucun problème avec ça, mais
3 on prend note. Merci Maître.

4 Me NICOLAS DUBÉ :

5 Merci.

6 LE PRÉSIDENT :

7 Merci. Maître Turmel pour la FCEI? Donc, Maître
8 Turmel, nous avons un plan d'argumentation et une
9 décision, un extrait de décision.

10 PLAIDOIRIE PAR Me ANDRÉ TURMEL :

11 Deux dans les faits.

12 LE PRÉSIDENT :

13 Deux?

14 Me ANDRÉ TURMEL :

15 Oui. Écoutez, tant qu'à vous faire travailler,
16 c'est le moment, c'est l'heure de la journée où
17 les enzymes de la digestion travaillent beaucoup
18 alors je n'ai pas pris de chance, je veux créer
19 du mouvement.

20 LE PRÉSIDENT :

21 C'est bon.

22 Me ANDRÉ TURMEL :

23 Alors donc, bonjour Monsieur le Président,
24 bonjour Mesdames les Régisseuses. André Turmel
25 pour la FCEI.

1 LE PRÉSIDENT :

2 Ça nous fait plaisir, Maître Turmel.

3 Me ANDRÉ TURMEL :

4 Je vous ai déposé, Madame la Greffière, un plan

5 d'argumentation assez bref, de même que deux

6 extraits de décisions : la première, D-2014-035

7 et la seconde D-2015-017 sur lesquelles je

8 reviendrai tout à l'heure. C'est relatif à

9 l'acuité des prévisions d'HQ, un point qui a été

10 abordé par mon confrère ce matin.

11 Alors donc, dans le plan d'argumentation que

12 je vous ai remis et qui va finir par se rendre

13 chez HQT - je peux attendre un petit peu, je n'ai

14 pas de soucis. Oui? D'accord. Non, c'est parce

15 qu'il me regarde avec des gros yeux. Mon collègue

16 ne l'a pas. Je vais lui permettre de prendre des

17 notes dessus. Ou de dessiner.

18 Me YVES FRÉCHETTE :

19 Je vais prendre des notes.

20 Me ANDRÉ TURMEL :

21 Des notes, d'abord.

22 LE PRÉSIDENT :

23 Nous, on les colore après. On y travaille

24 beaucoup.

25

1 Me ANDRÉ TURMEL :

2 Donc dans le plan d'argumentation, les remarques

3 générales, dans les faits, c'est un rappel

4 toujours pour nous remettre dans le contexte de

5 ce que demande HQT dans le présent dossier, soit

6 l'approbation d'un revenu requis de trois virgule

7 trois cent six millions (3,306 M) en hausse de

8 cent vingt-six millions (126 M) relativement à

9 l'année historique deux mille quinze (2015). Le

10 revenu requis de deux milliards neuf cent neuf

11 millions (2,909 M) pour la charge locale

12 comparativement à deux milliards huit cent deux

13 millions (2,802 G) en deux mille quinze (2015).

14 Je passe par-dessus le paragraphe 2 qui est

15 une reprise de la preuve de monsieur Gosselin

16 qui, finalement, identifiait trois types de

17 variations : celles qui étaient hors du contrôle

18 d'HQT, ou à tout le moins neutre sur un horizon

19 pluriannuel. Il y a notamment la baisse du coût

20 de retraite, moins cinquante et un millions

21 (51 M), la variation de l'amortissement des

22 comptes de frais reportés, moins soixante-sept

23 millions (67 M) et la baisse du taux de

24 rendement, moins soixante-dix-neuf millions

25 (79 M). J'ai dit que j'allais passer par-dessus

1 mais je suis à l'intérieur, je vais continuer, ça
2 vaut la peine.

3 Donc, le second type de variation ce sont
4 les dépenses d'exploitation découlant de besoins
5 de maintenance additionnelle, découlant du
6 vieillissement des actifs. On en a pour dix-neuf
7 millions (19 M) pour la hausse des salaires,
8 seize millions (16 M) pour la hausse du coût des
9 services externes et vingt-cinq millions (25 M)
10 pour la hausse du coût des stocks, achats de
11 biens, ressources financières, location et
12 autres.

13 (14 h 15)

14 Et enfin, les variations liées à la
15 croissance de la base de tarification qui,
16 notamment, concernent l'amortissement des
17 immobilisations corporelles en exploitation, cent
18 cinq millions (105 M) et la croissance de la base
19 de tarification à cent cinq millions (105 M). Les
20 autres variations de moindre ampleur totalisent
21 environ cinquante-cinq millions (55 M\$). L'une de
22 ces variations résulte de la baisse des revenus
23 de facturations externes qu'on va aborder plus
24 loin. Donc, c'est l'amorce du dossier.

25 Donc, la FCEI cette année a focussé, si on

1 peut me permettre l'expression, sur des sujets
2 plus précis, quatre sujets. Le premier qui a fait
3 l'objet, c'était la thématique cette année, je
4 pense, donc de la gestion... la stratégie de
5 gestion des actifs de HQT et du choix de retenue
6 par HQT du scénario de la maintenance adaptée. Et
7 peut-être plusieurs ont été étonnés du... bien
8 finalement, une fois n'est pas coutume, mais
9 cette année, à cet égard, HQT... pas HQT, mais
10 notre cliente a donné, je pense, une bonne étoile
11 au Distributeur parce que quand on relit ce que
12 la Régie demandait l'an passé comme devoir, parce
13 que l'an passé, dans la décision D-2016-029, la
14 Régie n'avait pas acquiescé à la demande.

15 Elle avait, et ça avait été rappelé dans la
16 preuve écrite de monsieur Gosselin, mais ça vaut
17 la peine de le rappeler. Elle avait demandé
18 spécifiquement, aux paragraphes 110, 111, 112,
19 expliqué pourquoi elle avait refusé. Et nous, on
20 s'en est tenu au paragraphe 113 de cette
21 décision-là où on demandait à la Régie, à mi-
22 parcours :

23 [...] la Régie ordonne au Transporteur
24 de lui présenter, dans le prochain
25 dossier tarifaire, une preuve

1 spécifique complète portant sur les
2 avantages comparatifs de sa stratégie
3 axée sur la maintenance préventive et
4 la pérennité des actifs, selon
5 différents rythmes de réalisation.

6 Alors, l'analyse de la FCEI s'en est tenue
7 beaucoup à cette demande, puis on s'est dit
8 « bon, bien, cette demande, elle a été faite.
9 Est-ce qu'elle a été rencontrée? » Bien que...

10 Et on va voir, bien qu'imparfaite, nous, on
11 pense que, on a dit, on a parlé d'une forêt dense
12 ou d'une... genre inextricable, mais je pense que
13 pour nous, HQT a déposé non seulement une preuve
14 élaborée, mais elle était beaucoup plus élaborée
15 sur cette question cette année.

16 Puis l'analyse qu'on en a faite, notre
17 analyste, c'est qu'on pense qu'elle a quand
18 même... elle a bien démontré le vieillissement
19 des actifs du Transporteur, c'est inéluctable, je
20 pense, et une hausse des IF, des indisponibilités
21 forcées de trente-quatre pour cent (34 %) sur la
22 période deux mille dix, deux mille quinze (2010-
23 2015).

24 Et aussi, cette preuve, elle est là, elle
25 est irréfutable que ça entraîne des difficultés

1 pour HQT dans sa capacité d'exploitation et
2 d'entretien du réseau. Et HQT a présenté des
3 scénarios bien élaborés, quatre, et elle
4 recommande le scénario « maintenance adaptée »
5 parmi ceux identifiés, ce qui entraîne une hausse
6 des coûts par rapport à la situation actuelle.
7 Mais, des coûts significativement moindres que si
8 les autres scénarios étaient retenus.

9 Évidemment, on est toujours à la recherche
10 d'une solution optimale, bien que de l'aveu même
11 de HQT en demande de renseignements écrite et à
12 l'audience, HQT a dit que... a avoué de but en
13 blanc que sa solution n'était pas optimale. De
14 un, il n'était pas capable de mesurer aussi
15 l'« optimalité », il y avait ça aussi.

16 Alors, donc d'une certaine manière, il y a
17 toujours les fleurs, mais le pot qui suit après.
18 La proposition d'HQT est acceptable, mais pas
19 entièrement satisfaisante. Donc, notre témoin à
20 l'audience, notre analyste, monsieur Gosselin,
21 j'ai cité ici, là, je ne veux pas le lire au
22 complet, mais globalement, ce qu'il nous dit,
23 c'est qu'il pense que le fait d'avoir des
24 indicateurs qui sont alignés le mieux possible
25 sur les objectifs qu'on cherche à atteindre

1 serait préférable, et caetera.

2 Je ne veux pas donc relire au complet, mais
3 l'idée, c'est que la FCEI recherche ou demande à
4 la Régie d'ordonner à HQT de chercher des outils
5 susceptibles d'être mesurables, représentatifs et
6 qui soient alignés sur les objectifs poursuivis
7 que sont la fiabilité et la maintenabilité.

8 Monsieur Gosselin vous disait « bien, il
9 faut nous interroger sur quels sont les objectifs
10 que l'on retient et qui sont... » et on a
11 identifié que c'est la fiabilité et la
12 maintenabilité.

13 Mais, face à ça, le fait de prendre que les
14 IF, que les indisponibilités forcées, bien que ça
15 nous donne de l'information, ce n'est pas
16 suffisant. Et là en bas de page, au paragraphe
17 10, monsieur Gosselin dit « même si c'est
18 corrélé, il y a toutes sortes d'autres facteurs
19 qui font en sorte que ça ne peut être pas la
20 meilleure mesure. » Ça, je pense qu'il n'y a
21 personne qui nie ça. Évidemment, la question
22 c'est d'identifier tous les facteurs. Donc, on
23 l'a dit, HQT n'était pas en mesure de juger de
24 l'optimalité de la stratégie qu'il recommande.

25 À l'audience, bon, les témoins de HQT ont

1 confirmé cette problématique, madame Roquet qui a
2 été très franche là-dessus. Vous avez le passage
3 ici.

4 À l'audience également, le témoin de la FCEI
5 a toutefois apporté d'autres nuances suivantes
6 quant à l'amélioration du modèle d'HQT afin de
7 pouvoir éventuellement identifier une stratégie
8 optimale.

9 Face à la preuve que l'on a, ce qu'il nous
10 dit, c'est qu'on n'est pas en mesure à ce stade-
11 ci de dire c'est quoi le bon niveau de
12 maintenance à mettre en place et on doit donc
13 continuer à travailler sur la stratégie et sur
14 les modèles de simulation. Et, affirme-t-il, je
15 pense qu'il y a une étape importante à ce niveau-
16 là, c'est de réussir à faire un lien entre la
17 stratégie puis l'impact ultimement qu'elle va
18 avoir sur l'indice de continuité.

19 Alors, vous direz, ce fut plus facile pour
20 le témoin à dire qu'à faire, hein! HQT, on...
21 mais, on pense qu'HQT est certainement... Cette
22 année, ils ont produit un document de cent (100)
23 pages quand même bien étoffé.

24 Maintenant, le travail qu'on leur demande,
25 c'est d'étoffer et de rechercher des indicateurs.

1 Et je pense que les pistes qui ont été élaborées
2 vont dans la bonne direction.

3 (14 h 25)

4 La FCEI ne conteste donc pas l'importance de
5 contrôler les effets du vieillissement du réseau
6 sur la fiabilité du service et les coûts à long
7 terme, ni l'importance d'agir rapidement. Même
8 s'il est possible pour l'instant de juger de
9 l'optimalité de la stratégie recommandée... même
10 s'il n'est pas possible - pardon, il manque un
11 mot - la FCEI ne conteste pas qu'elle soit
12 préférable au statu quo. Parce que là, est
13 arrivée la question de madame, de maître
14 Duquette, en disant, oui, c'est bien, donc vous
15 avez plusieurs... vous avez quand même acquiescé
16 à la FCEI à la demande de quarante-cinq millions
17 (45 M\$) considérant que ça apparaissait
18 raisonnable, bien que vous mettez des bémols, et
19 d'autres ont mis des bémols.

20 Et je pense que le témoin de la FCEI a été
21 honnête en disant, il y a assez quand même
22 d'indications pour inférer qu'il est nécessaire
23 de dépenser des montants. Et c'est l'échange que
24 monsieur Gosselin a eu suite à la question de
25 maître Duquette en disant, oui. La question

1 c'est : Est-ce que vous gardez votre
2 recommandation compte tenu que vous semblez
3 branler dans le manche? Vous n'avez pas dit ça
4 comme ça, mais c'était l'idée. Et monsieur
5 Gosselin a dit, oui, donc on considère la
6 recommandation d'accorder dans l'intervalle les
7 sommes demandées. Et là, il donne deux raisons.

8 Je vous dirais c'est un peu la suivante. Il
9 y a un certain nombre de faits qui sont
10 indéniables. La preuve factuelle, elle est, je
11 pense, irréfutable. Il y a des problèmes. Et
12 aussi, le deuxième aspect, il y a une certitude.
13 Il y a une certitude que, toutes choses étant
14 égales par ailleurs, on voit un vieillissement,
15 il faut bouger, et il faut bouger avec des
16 actions. Qui dit des actions dit des
17 investissements.

18 L'audience a certes démontré des faiblesses
19 (je suis au paragraphe 15) quant à la recherche
20 de solutions optimales. Mais la problématique du
21 vieillissement demeure. La FCEI juge donc qu'il
22 faut aller du côté de la prudence et autoriser le
23 montant requis par HQT. Et là, il y a un autre
24 passage de monsieur Gosselin, que je vais vous
25 épargner la lecture.

1 Donc, nos recommandations, c'est de
2 poursuivre le développement pour HQT, que HQT
3 poursuive son développement d'un modèle et
4 d'analyses de manière à pouvoir identifier la
5 stratégie optimale d'intervention. Donc, peut-
6 être pour l'an prochain, si jamais la Régie est
7 d'accord à autoriser la totalité ou une partie du
8 budget, mais dans tous les cas, il y a du travail
9 à faire, tous l'ont pas mal reconnu, sur les
10 façons d'optimiser la stratégie, un, et
11 d'identifier les meilleurs indicateurs.

12 Donc, la FCEI estime que le Transporteur a
13 démontré de manière suffisante et raisonnable que
14 sa stratégie est supérieure à quoi? Au statu quo.
15 Parce que, oui... Parce que ça ferait deux ans,
16 là, qu'on... L'année passée, il y avait un refus
17 à vingt-deux millions (22 M\$). Parfois on aime
18 ça. Ça fait moins d'augmentation. Mais, des fois,
19 quand même, il faut quand même se dire, écoutez,
20 là, deux, trois ans vont se passer, il n'y aura
21 pas d'investissements. Alors, bref, c'est la
22 conclusion de la FCEI à cet égard.

23 Maintenant, à l'égard de la prévision
24 erronée à répétition de la base de tarification,
25 l'analyse de la preuve et les données

1 historiques. Et vous vous rappelez du tableau de
2 la preuve de monsieur Gosselin de la FCEI, montre
3 une tendance inquiétante d'HQT à surestimer le
4 niveau de la base de tarification. Cette
5 surestimation a des impacts directs sur le revenu
6 requis, bien sûr, et a contribué de manière
7 significative aux excédents de rendement
8 conservés au cours des dernières années.

9 Et là, je vous cite monsieur Gosselin à
10 l'audience. Vous pourrez le lire. Mais ce matin,
11 mon confrère Fréchette a mentionné dans son plan,
12 dans son... je ne sais pas à quel chapitre de son
13 document... le chapitre en référence que c'était
14 un document important mais... Donc, c'est à la
15 page 31. Oui, c'est le chapitre 7. Donc sur
16 l'acuité des prévisions. Sauf erreur, il nous
17 affirme que pour le Transporteur, ses prévisions
18 sont justes à quatre-vingt-dix-huit virgule six
19 pour cent (98,6 %) de deux mille treize (2013) à
20 deux mille seize (2016). Et, ça, ça a fait
21 sursauter notre analyste à Québec qui,
22 rapidement, m'a rappelé que, dans deux décisions
23 récentes, et c'est celles que je vous...
24 auxquelles je vous réfère, la première du cinq
25 (5) mars deux mille quatorze (2014) dans le

1 dossier 3823, la décision D-2014-035 au
2 paragraphe 444. Bon.

3 Et on était dans les... Il y avait une
4 discussion sur les écarts de prévision, encore là
5 associés à la base de tarification. Donc,
6 manifestement c'est un sujet récurrent. Donc, il
7 y avait le tableau 23 à la page 96. Évidemment,
8 c'est une décision de cent cinquante (150) pages.
9 Je vous ai passé que les pages principales. Et au
10 paragraphe 444, à la page 98, la Régie notait :

11 [444] Selon la Régie, l'acuité des
12 projections de la base de tarification
13 se mesure davantage par le ratio Mises
14 en exploitation projetées/mises en
15 exploitation réelles pour une année
16 donnée. À cet égard, la Régie juge
17 préoccupant le degré de précision
18 révélé par ce ratio qui se situe autour
19 de 88 % pour la période 2010-2012.

20 (14 h 30)

21 O.K. Donc, quand on dit qu'on date, bon, cette
22 première période là. Et là, si vous prenez
23 l'autre décision que je vous ai passée, décision
24 du quatre (4) mars deux mille quinze (2015),
25 dossier R-3933-2014, donc D-2015-017, au

1 paragraphe 393 et suivants. Encore là, on discute
2 encore - ça c'est l'an passé? Oui. - des écarts
3 de prévisions associés à la base de tarification.
4 Et là on nous dit que, pour... et je suis à 394,
5 le paragraphe 394, la Régie... il y a un tableau
6 ici, là, à 21... tableau 21 et, à 394, la Régie
7 nous dit qu'il y a...

8 En 2013, le degré de précision de la
9 base de tarification s'est accru par
10 rapport à [...] 2012 pour atteindre
11 82 %.

12 Et là :

13 La Régie demeure préoccupée par le
14 degré de précision établi par le ratio
15 des mises en exploitation prévues et
16 réelles qui se situe en moyenne autour
17 de 87 % pour la période 2012-2014.

18 Tout cela donc, ce passé récent conjugué à la
19 preuve au dossier, nous fait dire que la tendance
20 ne semble pas s'améliorer, me semble-t-il, et
21 donc, on vous demande, là-dessus, d'être
22 vigilant. Parce que le tableau 2 de la preuve de
23 la FCEI, à la page 7 de notre mémoire, montre un
24 historique clair de surévaluation des prévisions
25 depuis deux mille dix (2010). Il s'agit d'un

1 problème sérieux, qui engendre une hausse du
2 revenu requis et, en conséquence, des tarifs de
3 transport élevés. Ou trop élevés pour ce qu'ils
4 devraient être.

5 La preuve de la FCEI indique qu'HQT a
6 confirmé qu'il intègre, depuis deux mille
7 quatorze (2014), un facteur de glissement à ses
8 prévisions de mises en service. Pour l'année deux
9 mille dix-sept (2017), le facteur de glissement
10 induit une baisse de revenus de vingt-deux
11 virgule cinq millions (22,5 M). Il s'agit
12 certainement là d'un pas dans la bonne direction
13 mais il y a un peu de travail à faire.

14 La FCEI croit que cet ajustement est
15 insuffisant. En effet, l'impact moyen historique
16 des écarts de prévisions, sur les cinq dernières
17 années historiques, est d'environ cinquante-cinq
18 millions (55 M). Soit trente-trois millions
19 (33 M) de plus que l'ajustement inclus de l'année
20 témoin deux mille dix-sept (2017).

21 La FCEI note les efforts faits par HQT afin
22 d'améliorer l'acuité de ses prévisions.
23 Cependant, les écarts perdurent à ce jour et tout
24 indique que les écarts vont continuer. Donc, la
25 FCEI considère nécessaire d'ajuster le revenu

1 requis deux mille dix-sept (2017) à la baisse
2 d'un montant convenu de trente-trois millions
3 (33 M) pour tenir compte des différents effets,
4 rendement, amortissement et taxes, de la
5 surévaluation de la base de tarification.

6 Et il y a eu, je pense, à l'issue du
7 témoignage de monsieur Gosselin, une question du
8 procureur de la Régie, maître de Repentigny, qui
9 cherchait à identifier, de manière plus
10 détaillée, la source de ce trente-trois millions
11 (33 M) là. Et le témoin de la FCEI a mentionné,
12 évidemment, une partie originait d'une
13 soustraction mais l'autre venait... il était
14 impossible de le faire parce que les données
15 d'HQT n'étaient pas agrégées. Alors, je vous
16 rappelle cela simplement pour vous dire qu'on ne
17 pourra pas, entre guillemets, reprocher au témoin
18 de la FCEI de ne pas avoir été plus précis, parce
19 qu'il n'avait pas les informations. Donc, on
20 aurait beaucoup aimé répondre à maître de
21 Repentigny mais ce n'était pas possible. C'est ce
22 que j'ai compris.

23 Quant à l'amortissement... donc, autre
24 sujet. Quant à l'amortissement des CFR lié aux
25 disjoncteurs PK. HQT, bon, procède actuellement

1 au remplacement de l'ensemble de ses disjoncteurs
2 PK, on l'a bien vu, suite aux enjeux de fiabilité
3 et de sécurité associés à ces disjoncteurs PK
4 depuis quelques années. Cela entraîne des charges
5 d'amortissement ponctuelles importantes. Cette
6 année donc, HQT demande la création d'un compte
7 d'écarts pour capter ses coûts, il amortirait ça
8 sur deux ans.

9 Bon. La FCEI a regardé cela, est-ce que
10 c'est deux? Est-ce que c'est trois? Est-ce que
11 c'est quatre? Est-ce que c'est cinq ans? La FCEI
12 constate que le fait d'étaler l'amortissement de
13 ces comptes de frais reportés a un impact
14 relativement faible sur le coût total pour les
15 clients tout en permettant d'amoindrir l'impact
16 sur le revenu requis, qui augmente de manière
17 importante en deux mille dix-sept (2017). En
18 particulier, l'impact à la marge, de passer d'une
19 période de deux à trois ans, réduit de manière
20 significative l'impact sur le revenu requis.
21 Donc, de moins dix-huit millions (-18 M), tout en
22 ayant un effet quasi nul sur les coûts totaux de
23 plus point trois million (.3 M).

24 Donc, la FCEI recommande d'étaler
25 l'amortissement sur une période de trois ans.

1 Voilà. Et, là-dessus, si jamais vous vous posez
2 la question, est-ce que... quatre ans ou cinq
3 ans? On s'en tient à trois ans mais la Régie
4 irait à quatre ou cinq ans, on n'est pas... ce
5 n'est pas un cas d'une émeute dans un autobus,
6 comme on se plaît à répéter à chaque... je pense
7 que ça peut se comprendre.

8 Enfin, quant aux revenus de facturation
9 externe, la preuve d'HQT prévoit des revenus de
10 facturation externe de trois point deux millions
11 (3.2 M) cette année. Ce montant se compare à des
12 revenus annuels d'environ dix millions (10 M)
13 pour chacune des trois dernières années
14 complètes. HQT nous indique que ces revenus
15 proviennent de revenus de location et de ventes
16 de terrains qui varient entre les années. HQT
17 ajoute que la prévision ne tient compte que des
18 revenus prévus en lien avec des contrats
19 existants pour la location de propriétés
20 diverses. Excusez-moi, je fais la correction.

21 Il apparaît inadéquat, pour la FCEI, qu'HQT
22 ne prévoit pas de revenus simplement parce que
23 ceux-ci sont incertains ou variables. Il peut y
24 avoir des revenus qui sont incertains mais...
25 variables mais on sait quand même qu'on va les

1 avoir si on regarde le passé récent.

2 Une telle pratique est clairement
3 inéquitable pour les clients et incompatible avec
4 l'application des tarifs justes et raisonnables
5 puisqu'elle consiste à choisir le revenu
6 théorique minimum possible pour les ventes de
7 terrains alors que ces ventes ne reflètent pas la
8 réalité historique.

9 (14 h 35)

10 Il n'y a donc pour nous, Monsieur le
11 Président, aucune raison de ne pas prévoir... il
12 n'y a aucune raison de ne prévoir que les revenus
13 garantis. La prévision de HQT à cet effet
14 apparaît, quant à nous, légèrement biaisée. Donc,
15 elle devrait quand même utiliser le passé... si
16 le passé est garant de l'avenir, on devrait
17 utiliser une portion de ces revenus-là. Et en
18 conséquence, cette prévision des revenus externes
19 devrait être basée sur l'historique, donc devrait
20 être revue à la hausse, et recommande de fixer
21 ses revenus de facturation externes à sept point
22 sept millions (7,7 M), soit quatre point cinq
23 millions (4,5 M) de plus que le montant budgété
24 par le Transporteur.

25 Alors, sur ça, Monsieur le Président, ça

1 termine nos argumentations sur les quatre sujets
2 qu'on voulait aborder avec vous. Je vous
3 remercie.

4 LE PRÉSIDENT :

5 Maître Turmel, c'était clair. Oui?

6 Me ANDRÉ TURMEL :

7 J'oubliais, effectivement, toujours sur la phase
8 2...

9 LE PRÉSIDENT :

10 Phase 2. Hum, hum.

11 Me ANDRÉ TURMEL :

12 ... avril apparaît un mois tout à fait sensible
13 et raisonnable pour tenir cette... dans le cadre
14 du calendrier qu'on connaît, avril, c'est une
15 bonne date.

16 LE PRÉSIDENT :

17 Parfait. Merci. Merci, Maître Turmel. Maître
18 Paquet pour le GRAME.

19 PLAIDOIRIE PAR Me GENEVIÈVE PAQUET :

20 Bonjour, Monsieur le Président, et Mesdames les
21 Régisseurs. Geneviève Paquet pour le GRAME.

22 Madame la greffière est en train de distribuer

23 les copies de notre argumentation. J'avais

24 annoncé vingt-cinq (25) minutes, Monsieur le

25 Président, mais je pense que je vais probablement

1 réussir à rentrer dans une quinzaine de minutes
2 nos recommandations.

3 LE PRÉSIDENT :

4 Parfait.

5 Me GENEVIÈVE PAQUET :

6 Donc, pour...

7 LE PRÉSIDENT :

8 Oui, on peut débiter, je pense.

9 Me GENEVIÈVE PAQUET :

10 Donc, pour commencer, on voulait vous indiquer,
11 Mesdames et Monsieur les Régisseurs, que mon
12 client, le GRAME, qui est un organisme qui a à
13 coeur la protection de l'environnement, on
14 voulait vous indiquer qu'on est fortement
15 préoccupés par la demande tarifaire deux mille
16 dix-sept (2017) du Transporteur qui est
17 présentée, en fait, dans un contexte de
18 vieillissement. On constate le vieillissement des
19 équipements, en fait, de l'ensemble des
20 équipements. Ils sont arrivés à la deuxième
21 moitié de leur vie utile et qui vont nécessiter
22 une priorisation de la maintenance, comme ça a
23 été indiqué par monsieur Boucher, le nouveau
24 président de TransÉnergie.

25 Au panel 2, il y a madame Roquet qui nous a

1 également affirmé que l'ensemble des familles
2 d'actifs du Transporteur sont arrivées en
3 deuxième phase de vie utile. Il y a également
4 monsieur Lajoie qui est directeur expertise et
5 soutien opérationnel qui a précisé que soixante-
6 dix-sept pour cent (77 %) des disjoncteurs sont
7 arrivés en deuxième moitié de fin de vie utile;
8 quatre-vingts pour cent (80 %) des sectionneurs
9 également.

10 Donc, la gestion des actifs, c'est une
11 préoccupation qui est très importante. On pense
12 au présent dossier, mais autant au niveau de la
13 fiabilité du réseau qu'au niveau des impacts à
14 long terme que pourra avoir ou entraîner la
15 stratégie qui va être retenue par le Transporteur
16 et retenue par la Régie, non seulement sur les
17 tarifs mais également sur l'environnement.

18 Donc, j'aborde la première section de mon
19 argumentation qui est le modèle de gestion des
20 actifs. Dans la décision D-2016-29 qui a été
21 rendue au dossier tarifaire précédent, la Régie,
22 elle avait refusé, en fait, la demande pour un
23 montant supplémentaire de vingt-deux millions
24 (22 M) pour les charges nettes d'exploitation
25 pour une maintenance additionnelle préventive.

1 Puis, elle avait ordonné au Transporteur de
2 présenter une preuve plus spécifique au présent
3 dossier qui porterait sur la stratégie axée sur
4 la maintenance préventive. Et je vous réfère au
5 paragraphe 113 de cette décision.

6 Au présent dossier, la Régie indiquait
7 qu'elle entendait porter une attention
8 particulière aux ordonnances qui avaient été
9 rendues dans la décision D-2016-29, et elle
10 invitait effectivement le Transporteur à inclure
11 une présentation de son modèle de gestion des
12 actifs lors de la présente audience, ce qui a été
13 fait par le Transporteur.

14 Donc, le Transporteur a présenté une preuve
15 incluant divers scénarios de maintenance. Et il a
16 présenté également de manière détaillée au panel
17 2 un modèle de gestion des actifs incluant une
18 illustration de l'impact des indisponibilités
19 forcées sur la maintenance préventive en raison
20 des zones d'accès limité.

21 Depuis deux mille dix (2010), le
22 Transporteur démontre une hausse de trente-quatre
23 pour cent (34 %) des indisponibilités forcées et
24 il décrit ces dernières comme des retraits non
25 planifiés d'équipement à la suite de défaillances

1 qui nécessitent une maintenance corrective ou un
2 remplacement en urgence. Donc, le Transporteur a
3 précisé les équipements affectés par des
4 manoeuvres additionnelles qui sont notamment
5 causées par les indisponibilités forcées. Et on
6 vous soumet que les équipements adjacents ou en
7 parallèle à ces équipements peuvent également
8 être affectés comme il ressort du témoignage de
9 monsieur Perrachon, et je vous réfère aux notes
10 sténographiques du vingt-trois (23) novembre deux
11 mille seize (2016), page 295.

12 (14 h 40)

13 Il y a également le témoignage de madame
14 Roquet qui indiquait que le Transporteur est
15 fortement préoccupé par l'entretien des
16 équipements sur lesquels il aura à se replier
17 pour pouvoir tenir le fort.

18 Donc, le Transporteur a présenté des
19 exemples de mises en oeuvre à court terme de la
20 maintenance adaptée à l'âge de son parc, à la
21 pièce HQT-15, Document 2.1, puis en ce qui
22 concerne, par exemple, la famille des
23 transformateurs, bien que le nombre
24 d'indisponibilités forcées ait été stabilisé, le
25 Transporteur doit quand même faire diverses

1 interventions pour le remplacement de traversées
2 qui sont isolées à l'huile, par exemple, et puis
3 qui peuvent entraîner des bris de projection. Une
4 autre famille d'équipements sur les inductances,
5 il y a des interventions qui sont en lien avec
6 les fuites d'huile qui sont prévues.

7 Pourquoi on vous parle de ces équipements-
8 là? C'est que, comme il ressort du témoignage de
9 monsieur Lajoie, les transformateurs et les
10 inductances sont les équipements qui peuvent
11 causer des déversements plus importants lorsqu'il
12 y a un bris, peut-être significatifs également.
13 Donc, c'est la raison pourquoi on s'est attardé
14 sur ces équipements-là.

15 Également, en réponse à l'engagement numéro
16 16, le Transporteur nous a indiqué que les
17 équipements qui causent des fuites, mais qui
18 cette fois-ci, vont entraîner des déversements un
19 peu moins importants, de moins de quatre mille
20 litres (4000 l), sont... il y a non seulement les
21 transformateurs et les inductances, mais
22 également les unités de mesure et les
23 disjoncteurs.

24 Donc, le GRAME considère que la stratégie de
25 maintenance qui est ciblée, qui est adaptée au

1 parc d'actifs pourra limiter ou réduire les
2 risques de défaillance et de bris d'équipements
3 qui sont à l'origine de déversements, là, de
4 produits dangereux dans l'environnement.

5 Donc, pour ces raisons, comme ça a été
6 suggéré par notre témoin, monsieur Michel
7 Perrachon, qui détient en fait une expérience
8 pratique et académique en matière d'exploitation
9 du réseau de transport électrique, le GRAME
10 recommande une maintenance préventive ciblée sur
11 les équipements qui ont été affectés par un
12 défaut dans le poste, ainsi qu'un suivi des
13 équipements qui sont à l'origine de déversements
14 de produits dangereux pour l'environnement en
15 lien avec la stratégie de maintenance ciblée
16 adaptée au parc d'actifs du Transporteur.

17 Concernant plus spécifiquement cette
18 maintenance ciblée, il ressort de la preuve qu'il
19 y a la présence de certaines zones d'accès
20 limités qui pourraient comporter le risque de
21 voir la maintenance préventive reportée, donc le
22 risque qu'une partie de la maintenance
23 additionnelle ne soit pas réalisée.

24 Donc, le GRAME émet certaines réserves quant
25 à ses recommandations initiales pour la demande

1 de maintenance additionnelle de quarante-cinq
2 millions (45 M\$).

3 On a bien entendu la réponse du Transporteur
4 en réponse à une question de maître Duquette où
5 elle demandait de mettre relief les coûts évités
6 par rapport aux effets perturbateurs qui sont
7 liés aux indisponibilités forcées. Donc, le GRAME
8 considère que l'autorisation de la Régie pourrait
9 être faite sous réserve de la mise en place d'un
10 suivi des travaux réalisés et sujet, évidemment,
11 à un suivi serré aux dossiers subséquents, de
12 sorte que l'autorisation que vous rendriez au
13 présent dossier, ça ne serait pas une
14 autorisation automatique de quatre cent cinquante
15 millions (450 M\$) pour les dix prochaines années.

16 Comme ça a été confirmé par monsieur
17 Boucher, les sommes additionnelles demandées,
18 mais non utilisées se retrouveraient dans le
19 compte d'écart de rendement. Compte tenu du fait
20 que les charges nettes d'exploitation ne sont pas
21 inscrites par le Transporteur par activité, on
22 trouvait difficile peut-être de proposer un
23 compte d'écart pour s'assurer que l'ensemble de
24 la maintenance soit réalisé. Donc, on recommande
25 l'approbation de la demande de budgets

1 additionnels de quarante-cinq millions (45 M\$)
2 pour deux mille dix-sept (2017), mais sous
3 réserve, en fait, d'un suivi annuel et que les
4 autorisations subséquentes soient assujetties à
5 une obligation de performance et à une réduction
6 de l'indicateur des indisponibilités forcées.

7 Maintenant, un mot concernant les
8 indicateurs de performance. Le GRAME s'est
9 attardé sur l'indicateur de gestion des
10 déversements accidentels. Mais on sait que ce
11 n'est pas... La Régie ne voulait pas remettre en
12 question les indicateurs au présent dossier.
13 Donc, elle voulait simplement indiquer que ça a
14 pris certaines demandes de renseignements pour
15 avoir les informations qu'on recherchait. On
16 constate que le Transporteur a prévu quand même
17 des coûts en services externes pour la
18 réhabilitation, par exemple du poste Duvernay où
19 il y a eu un déversement de plus de quatre mille
20 litres (4000 l), là, de produits dangereux.

21 Il indique aucune charge pour le déversement
22 de vingt-cinq mille litres (25 000 l) d'huile au
23 poste Joly en deux mille quatorze (2014). Mais on
24 note quand même, c'est un peu surprenant, en deux
25 mille dix (2010), on sait qu'il y avait eu un

1 déversement qui avait coûté, seulement pour la
2 gestion des sols contaminés, un point trois
3 millions (1,3 M\$). Je vous ai mis la référence,
4 c'était au dossier 3823-2010 où la Régie avait
5 posé certaines questions au Transporteur par
6 rapport au taux de récupération au montant
7 impliqué.

8 On voulait également vous rappeler dans la
9 décision D-2015-017, qui avait été rendue au
10 dossier 3903-2014, la Régie, elle énonçait
11 qu'elle porterait une attention particulière à
12 ces rubriques lors des prochains dossiers
13 tarifaires. Et elle indiquait, au Transporteur, à
14 cet égard, elle s'attend à ce que le niveau
15 d'informations déposées par le Transporteur,
16 quant aux coûts associés aux activités de
17 maintenance et d'interventions ciblées et de
18 réhabilitation soit suffisamment détaillé pour en
19 justifier l'inclusion aux charges.

20 (14 h 45)

21 Donc, au présent dossier, on a fait des
22 représentations, effectivement, pour que le
23 Transporteur puisse préciser ces charges-là pour
24 en justifier l'inclusion dans les charges. Et
25 nécessairement, on était d'avis que la Régie

1 devrait refuser de tels coûts s'ils ne sont pas
2 nécessairement... s'ils ne sont pas suffisamment
3 détaillés et justifiés, mais la première étape,
4 c'est la divulgation des coûts, ensuite la
5 justification.

6 Donc, par souci d'allégement réglementaire,
7 on recommande que le Transporteur puisse
8 divulguer, systématiquement, les coûts qui sont
9 projetés dans les dossiers tarifaires, faisant en
10 sorte qu'ils seraient détaillés pour qu'on
11 puisse, la Régie et les intervenants, juger de
12 leur inclusion dans les charges.

13 Maintenant, un bref mot concernant
14 l'approche globale paramétrique de la Régie. On
15 en avait traité dans notre rapport. Maintenant,
16 suite à la réponse du Transporteur, on voyait
17 dans la preuve que le Transporteur, là, indiquait
18 qu'il devait peut-être y avoir une adaptation de
19 cette formule-là pour tenir compte de la mise à
20 niveau de certains besoins liés à l'évolution de
21 son contexte d'exploitation.

22 Maintenant, considérant qu'il n'y a pas eu
23 de demande formelle au présent dossier, pas
24 nécessairement, qui a été présenté pour adapter
25 la formule à celle qui..., on pourrait l'appeler,

1 en fait, la formule de la Régie à celle du
2 Transporteur, on va laisser le soin au
3 Transporteur de formuler sa demande, là, au forum
4 qui sera approprié. Soit peut-être au prochain
5 dossier tarifaire ou peut-être dans le dossier
6 portant sur le mécanisme de réglementation
7 incitative.

8 Enfin, je vais terminer avec les
9 représentations portant sur la méthode comptable
10 pour le compte de frais reportés des disjoncteurs
11 PK. On sait que le Transporteur demande
12 l'approbation des modalités de disposition de ce
13 compte-là, composé des coûts décrits au
14 paragraphe 82 de la décision D-2016-174.

15 On sait maintenant que la Régie a rendu
16 cette décision, D-2016-174, mais elle doit quand
17 même jugé ledit caractère utile et prudemment
18 acquis des actifs de remplacement lorsqu'il y
19 aura une demande d'inclusion à la base de
20 tarification.

21 Dans notre demande d'intervention, en
22 continuité avec nos commentaires qui étaient
23 déposés au dossier 3968-2016, on recherchait un
24 mécanisme par lequel le solde du compte de frais
25 reportés pourrait être rattaché à l'écart de

1 rendement constaté en fin d'année. On veut peut-
2 être préciser qu'à ce moment-là, la décision,
3 dans le dossier 3968, n'était pas encore rendue,
4 on ne pouvait pas nécessairement prendre pour
5 acquis qu'il y aurait approbation du projet.
6 Donc, c'est pour cette raison-là qu'on est allé
7 dans cette direction-là.

8 Maintenant, suite à la décision, D-2016-174,
9 on a cherché un mécanisme qui permettait peut-
10 être de réduire l'impact sur les tarifs. Donc, on
11 a amendé notre preuve et proposé la mise en place
12 d'un compte d'écarts pour l'amortissement visant
13 les mises en service autorisées, mais non
14 réalisées.

15 Dans notre rapport, on démontre qu'il y a
16 des écarts entre les mises en service autorisées
17 et réalisées puis, historiquement, ils sont en
18 faveur du Transporteur. Même si les écarts sont
19 partagés avec les clients, il y a quand même...
20 la clientèle en récupère seulement cinquante pour
21 cent (50 %), là, en fonction du mécanisme actuel
22 de traitement des écarts de rendement. Donc, on
23 considère qu'un tel compte d'écart, lorsqu'il y a
24 des mises en service qui ne se concrétisent pas,
25 ça pourrait minimiser l'impact sur les tarifs des

1 charges d'amortissement qui sont liées, là, au
2 retrait des actifs, des disjoncteurs PK, et à la
3 réduction de leur durée de vie utile ainsi que
4 des charges d'amortissement qui sont liées aux
5 nouveaux disjoncteurs SF6.

6 Dans notre rapport amendé, c'est GRAME-17,
7 on proposait que le compte d'écarts cible la
8 catégorie des investissements qui ne génèrent pas
9 de revenus additionnels, soit maintien des actifs
10 et respect des exigences. On a toutefois pris en
11 considération les préoccupations de certains
12 autres intervenants au présent dossier quant aux
13 écarts historiques qui peuvent être en faveur du
14 Transporteur. Et donc, on propose d'élargir la
15 recommandation pour également inclure les
16 catégories de mises en service pour les
17 investissements générant des revenus
18 additionnels.

19 En lien avec cette proposition-là, de créer
20 le compte d'écarts pour les charges
21 d'amortissement visant les mises en service
22 autorisées et celles réalisées, on recommande que
23 la disposition du compte de frais reportés, qui
24 avait été créé par la décision D-2016-77 et
25 reconnue par la décision D-2016-174, la

1 disposition soit sur une période de cinq ans.
2 Pour permettre, là, de mettre à profit les écarts
3 du compte sur cette période de cinq ans et pour
4 réduire l'impact du projet de remplacement sur
5 les tarifs de la clientèle.

6 (14 h 50)

7 Donc, ça complète mes représentations pour
8 la phase 1, si on veut, du dossier. En ce qui
9 concerne la phase 2, Monsieur le Président, le
10 GRAME n'aurait pas nécessairement d'intérêt à
11 participer à la phase 2 s'il y avait les enjeux
12 « code de conduite » et « impact lié à la
13 fonction GOP. » Par contre, suite aux
14 commentaires de maître Duquette, on a vu peut-
15 être une ouverture à ce que les investissements
16 en maintien et amélioration de la qualité de
17 service fassent l'objet de la phase 2. Donc, à ce
18 moment-là, le GRAME aurait peut-être un intérêt à
19 participer, donc dépendamment, là, de la décision
20 qui sera rendue à ce niveau-là. Et puis pour les
21 disponibilités, nos représentants seraient
22 disponibles du quatre (4) au dix (10) avril deux
23 mille dix-sept (2017).

24 Me LISE DUQUETTE :

25 Une clarification. Quand vous dites à votre

1 paragraphe 34, dans votre rapport amendé, votre
2 compte d'écart pour les charges d'amortissement,
3 là vous parlez juste pour tous les
4 investissements dans le compte des moins de
5 vingt-cinq... qui proviennent des moins de vingt-
6 cinq millions (25 M\$) comme dans votre mémoire
7 initialement. C'est toujours lié à ce bout-là?
8 Me GENEVIÈVE PAQUET :
9 Oui.
10 Me LISE DUQUETTE :
11 O.K. Merci.
12 LE PRÉSIDENT :
13 Il n'y a pas d'autres questions.
14 Me GENEVIÈVE PAQUET :
15 D'accord. Je vous remercie.
16 LE PRÉSIDENT :
17 Merci, Maître Paquet. Ça semble lourd. Rebonjour,
18 Maître Dubé.
19 Me NICOLAS DUBÉ :
20 Rebonjour.
21 LE PRÉSIDENT :
22 Je vais attendre que vous soyez au micro.
23 PLAIDOIRIE PAR Me NICOLAS DUBÉ :
24 Donc, rebonjour, Monsieur le Président, Mesdames
25 les Régisseurs. Nicolas Dubé pour NEMC.

1 LE PRÉSIDENT :

2 Vous nous aviez annoncés...

3 Me NICOLAS DUBÉ :

4 Une heure.

5 LE PRÉSIDENT :

6 ... une heure. Vous allez passer...

7 Me NICOLAS DUBÉ :

8 Peut-être une heure. Je vais tenter de rentrer
9 dans l'heure, peut-être je vais déborder de dix
10 (10) ou quinze (15) minutes, pas plus. Mais je me
11 suis pratiqué et normalement ça devrait rentrer
12 dans une heure. Mes collègues vont me tenir
13 informé du temps. Et si j'ai de besoin, je vais
14 raccourcir certaines portions pour faire tout ce
15 que je peux.

16 LE PRÉSIDENT :

17 La pratique sous la douche, maître... une
18 pratique pour... usuelle. Alors, allez-y. On vous
19 écoute.

20 Me NICOLAS DUBÉ :

21 Moi, je l'ai fait devant le miroir.

22 Donc, je vous ai remis un plan et un cahier
23 d'autorités. Je vais fonctionner, par souci
24 d'efficience, uniquement avec le plan
25 d'argumentation dans lequel les citations ont été

1 reprises « in extenso ». Si vous le voulez, dans
2 votre délibéré, vous allez pouvoir vous référer
3 aux décisions entières.

4 Pour certaines décisions, j'ai mis des
5 extraits, on comprend, la D-2002-095, j'ai mis
6 simplement quelques extraits. Dans quelques
7 minutes, le plan va être déposé sur le système de
8 dépôt électronique de la Régie.

9 Donc, si vous tournez à la page 2, c'est la
10 table des matières. J'ai beaucoup de sujets à
11 couvrir avec vous dans le cadre de ma
12 présentation. Le premier sujet qui est le plus
13 important à nos yeux, l'intégration à la base
14 tarifaire du projet du Transporteur de ligne à
15 sept trente-cinq (735 KV) de la Chamouchouane-
16 Bout-de-l'Île. Les quatre autres : Traitement
17 comptable des coûts de remplacement des
18 disjoncteurs de modèle PK; Nouvelles règles
19 relatives aux pratiques d'affaires du NAESB;
20 Méthode d'information du Transporteur à ses
21 clients a posteriori lors d'événements ayant
22 conduit à des interruptions de services; et le
23 bilan de l'annexe K.

24 Je vais commencer avec le premier point que
25 nous avons divisé en trois principaux chapitres.

1 Je vais commencer à vous exposer quels sont les
2 principes applicables par rapport à la
3 présomption et par rapport au fait que les
4 intervenants sont en droit de repousser la
5 présomption, donc revoir avec vous comment
6 fonctionne le test et qu'est-ce qui donne
7 ouverture à la création de la présomption et/ou
8 qu'est-ce qui donne ouverture au fait qu'un
9 intervenant puisse repousser la présomption de la
10 juste valeur des actifs et du caractère
11 prudemment acquis et utiles.

12 Pour ensuite passer du temps avec vous pour
13 regarder les éléments saillants de la preuve. Ma
14 présentation va principalement porter sur ces
15 deux éléments-là auxquels je vais m'attarder plus
16 longuement. Et je vais passer plus vite en revue
17 avec vous le principe de la causalité et de la
18 jurisprudence de la Régie à cet effet-là parce
19 que vous allez être à même de lire ces principes-
20 là dans le cadre de mon plan d'argumentation.

21 Pour finalement regarder certains cas
22 d'application au sein même de la Régie et dans le
23 cadre de d'autres juridictions d'organismes de
24 régulation économique.

25 (15 h 05)

1 Donc, je commence avec le premier sujet à la
2 page 3. Donc pour fixer le tarif d'électricité de
3 transport, la Régie doit regarder notamment le
4 paragraphe 1 de l'article 49 et tenir compte,
5 notamment, de la « juste valeur des actifs
6 qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour
7 l'exploitation du réseau de transport
8 d'électricité ». Donc, vous allez devoir regarder
9 quelle est la juste valeur des actifs, que vous
10 estimez prudemment acquis et utiles. C'est le
11 test qui vous incombe en vertu de la Loi sur la
12 Régie de l'énergie.

13 Au paragraphe 2, on a repris le test que
14 vous devez appliquer. Je vais me permettre de le
15 lire avec vous. Donc, le Transporteur doit, dans
16 le cadre d'un dossier tarifaire, démontrer la
17 prudence et l'utilité de ses investissements.
18 C'est son fardeau de preuve, il ne peut pas y
19 échapper. Il ne peut tout simplement s'en
20 remettre à l'autorisation délivrée en vertu de
21 l'article 73 de la Loi.

22 Pour faire cette démonstration, le
23 Transporteur identifier les actifs ayant fait
24 l'objet de l'autorisation, démontrer le respect
25 des conditions préalables et fournir aux

1 intervenants et à la Régie suffisamment
2 d'informations sur ceux-ci pour leur permettre
3 d'apprécier la justification des ajouts demandés
4 à la base de tarification. Donc, c'est la façon
5 de faire pour qu'il puisse rencontrer son fardeau
6 de preuve.

7 Si et seulement si, sur la base des
8 informations fournies dans le cadre du dossier
9 tarifaire, la Régie en vient à la conclusion, un,
10 que le projet est réalisé dans le contexte qui
11 soutient son autorisation; et deux, que les coûts
12 de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux
13 approuvés, cette dernière peut alors présumer de
14 leur prudence et de leur caractère utile. Donc,
15 c'est ici qu'on voit l'incarnation de la
16 présomption. Est-ce que le projet est réalisé
17 dans le contexte pour lequel son autorisation
18 préalable a été délivrée? Et est-ce que les coûts
19 autorisés ont été dépassés ou non?

20 Sur la base de cette démonstration, la
21 présomption de prudence et d'utilité s'applique
22 et il y a un renversement du fardeau de la preuve
23 sur les intervenants qui peuvent toujours
24 remettre en question l'inclusion de l'actif à la
25 base de tarification du Transporteur et ce, en

1 vertu des motifs suivants. Et quels sont ces
2 motifs? Bon, on parle d'abus, de dépassements de
3 coûts exagérés, d'imprudence ou autres motifs. Je
4 vais regarder avec vous dans quelques instants la
5 D-2002-95 et la D-2005-50 et certaines autorités
6 qui vont vous faire état de qu'est-ce qu'on
7 entend lorsqu'on parle d'imprudence ou autres
8 motifs.

9 Parce que NEMC, ma plaidoirie ne sera pas
10 sur l'abus ou les dépassements de coûts. Je vais
11 vraiment être sur l'imprudence et les autres
12 motifs pour vous démontrer qu'il n'y a pas, un,
13 de présomption dont jouit le Transporteur; et
14 deux, que si vous en venez à la conclusion qu'il
15 y a une présomption en faveur du Transporteur,
16 qu'elle est repoussée parce qu'il y a eu
17 imprudence ou autre motif. Donc c'est important,
18 je crois, pour vous, de pouvoir être en mesure de
19 définir ces deux termes.

20 Donc, c'est ce que nous enseigne la décision
21 D-2002-95. Je ne lirai pas tous les paragraphes
22 avec vous, mais je pense que ça vaut la peine à
23 la page 4 de lire le souligné :

24 Toutefois, le caractère prudemment
25 acquis et utile d'actifs pour

1 l'exploitation du réseau de transport
2 ainsi que leur juste valeur pour les
3 fins de l'établissement de la base de
4 tarification du Transporteur doivent
5 faire l'objet d'un examen lors d'un
6 dossier tarifaire [...]

7 En vertu du paragraphe 1 de l'article 49. C'est
8 ce qu'on fait aujourd'hui.

9 La décision D-2005-50, qui est la décision
10 de principe de la Régie sur le test applicable
11 pour déterminer la juste valeur des actifs que la
12 Régie juge prudemment acquis et utiles. Donc on
13 voit, au paragraphe 2 que j'ai souligné, la
14 naissance de la présomption :

15 Si le projet est réalisé dans le
16 contexte qui soutient son autorisation
17 préalable et que [ses] coûts de
18 réalisation ne sont pas supérieurs à
19 ceux approuvés, la Régie peut présumer
20 de leur prudence et de leur utilité.

21 C'est ce qui fait naître la présomption. Bon.

22 Deuxième paragraphe :

23 Malgré tout, lors de la demande
24 d'inclusion à la base de tarification,
25 le Transporteur ne peut se contenter

1 d'alléguer l'existence de
2 l'autorisation préalable pour justifier
3 l'inclusion de l'actif puisqu'une telle
4 autorisation ne doit pas être
5 interprétée comme une reconnaissance
6 automatique pour fins d'inclusion dans
7 la base de tarification.

8 Maître Fréchette, ce matin, a fait état que la
9 décision de la Régie D-2015-023 était une
10 décision finale et que l'intervenante cherchait à
11 revenir sur cette décision-ci. Et on retrouve
12 cela au paragraphe 5 de son plan d'argumentation,
13 où il mentionne :

14 Avec égard, l'intervenant ne peut
15 Je vais vous laisser le temps. C'est à la page 5
16 du plan d'argumentation. Donc il mentionne vers
17 la fin, là, juste avant le titre 2 :

18 Avez égards, l'intervenant ne peut, par
19 le biais du présent dossier tarifaire,
20 formuler des recommandations qui nient
21 le cadre réglementaire et la décision
22 finale de la Régie dans le dossier R-
23 3887-2014 soit la décision D-2015-023.

24 Donc, il y a un passage dans la décision D-2005-
25 50 que je n'ai pas surligné ou cité à la page 4

1 de mon plan d'argumentation. Ça se retrouve à
2 l'onglet 2 de mon cahier d'autorités, à la page
3 50. Et c'est le seul endroit où je vais référer
4 dans mon cahier d'autorités. Donc, onglet 2,
5 page 51 au haut de la page. C'est écrit :

6 La Régie porte alors un premier
7 jugement sur le caractère prudent de
8 l'investissement ainsi que sur
9 l'utilité appréhendée du projet.

10 Comme maître Hamelin vous l'a mentionné lors du
11 débat sur les moyens préliminaires, la décision
12 de la Régie au stade de l'investissement ne porte
13 pas à savoir, est-ce que l'investissement doit
14 être intégré ou non à la base de tarification. Ce
15 que la Régie fait, c'est qu'elle porte, comme le
16 dit la Régie, un premier jugement sur le
17 caractère prudent de l'investissement ainsi que
18 sur son utilité appréhendée pour autoriser la
19 dépense.

20 Donc, si on parle de premier jugement, bien
21 ça implique qu'il peut y avoir un deuxième
22 jugement qui va suivre. C'est ce que la décision
23 D-2002-095 et c'est ce qu'elle dit également la
24 décision D-2005-50, c'est que la Régie va exercer
25 un deuxième jugement sur le caractère prudemment

1 acquis et utile de l'investissement, mais en
2 plus, elle va devoir se prononcer pour la
3 fixation du tarif sur la juste valeur de l'actif
4 qu'elle juge prudemment acquis et utile dans
5 l'exercice de son deuxième jugement.

6 Donc, je reviens à la page 4 de mon plan
7 d'argumentation où on dit, au milieu, je suis
8 dans le paragraphe qui commence par « malgré
9 tout ». Au milieu :

10 Le Transporteur doit identifier les
11 actifs, démontrer le respect des
12 conditions d'approbation préalable et
13 fournir aux intervenants et à la Régie
14 suffisamment d'information sur ceux-ci.

15 Et les deux derniers paragraphes, la Régie vous
16 fait état du test pour repousser la présomption.
17 C'est ce que je vous ai dit. On peut repousser la
18 présomption si on vous démontre une imprudence ou
19 autrement. Donc, je vais discuter avec vous dans
20 quelques instants de qu'est-ce qu'imprudence et
21 qu'est-ce qu'autrement.

22 Simplement pour vous mentionner à la page 5
23 de mon plan d'argumentation, les paragraphes 4 et
24 5. J'ai remis les extraits de la décision rendue
25 par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire

1 de l'année passée où la Régie, par rapport au
2 projet, à la demande de l'intégration... par
3 rapport au projet Chamouchouane où la Régie a
4 jugé que le débat à savoir si cet investissement-
5 là devait être intégré ou non à la base de
6 tarification devait se faire dans le cadre du
7 dossier tarifaire deux mille seize (2016). La
8 Régie a dit que le débat était pertinent en
9 fonction du principe de la causalité des coûts,
10 mais qu'il était prématuré.

11 Cette année, au paragraphe 5, la Régie a de
12 nouveau confirmé que cette fois-ci le débat était
13 pertinent, mais qu'il n'était pas du tout
14 prématuré puisqu'il y a une portion de quatre
15 virgule quatre millions (4,4 M) liée au projet
16 Chamouchouane-Bout-de-l'île dont le Transporteur
17 demande l'intégration à la base de tarification.

18 Donc, j'en suis à la page 6 de mon plan, le
19 paragraphe 6. Bon, on a vu comment la présomption
20 pouvait prendre naissance, c'est ce que
21 j'explique au paragraphe 6. Au paragraphe 7, je
22 vous explique que la présomption peut être
23 repoussée par une démonstration d'imprudence ou
24 autrement. Et au paragraphe 8, je vous cite une
25 décision de l'Ontario : Enbridge Gas Distribution

1 Inc. c. Ontario Energy Board.

2 Je vous cite des décisions de juridictions
3 étrangères parce que pour avoir fait deux fois
4 plutôt qu'une la recherche dans la banque de
5 données de la décision de la Régie, il n'y a pas
6 beaucoup de décisions qui expliquent les termes
7 autrement et prudence. Mais on peut constater que
8 c'est les mêmes principes qui s'appliquent et ça
9 peut être pertinent pour fins de considération
10 par la Régie.

11 Donc, dans ce dossier-ci, Enbridge Gas
12 Distribution est en appel d'une décision de
13 l'Ontario Energy Board. Il demandait
14 l'intégration à la base tarifaire de l'ajout d'un
15 actif qui était un gazoduc. Ça a été refusé par
16 l'Ontario Energy Board et, à nouveau, en Cour
17 supérieure de l'Ontario, ça a été refusé, car ça
18 n'a pas été jugé prudemment acquis et utile.

19 Et on peut voir de la citation :

20 The OEB applied the test that a utility
21 is entitled to recover its "prudently
22 incurred" costs. Under this test,
23 decisions made by the utility's
24 management should generally be presumed
25 to be prudent unless challenged on

1 reasonable grounds.

2 Nous, ce qu'on vous prétend, c'est que le
3 « autrement » on peut l'entendre comme étant
4 « tout autre motif raisonnable ». C'est confirmé
5 par la décision Enbridge Gas Distribution qui a
6 été rendue en deux mille cinq (2005). Le reste de
7 la citation est pertinent aussi :

8 To be prudent...

9 Donc, on explique c'est quoi la notion de
10 prudence ou d'imprudence :

11 To be prudent, a decision must have
12 been reasonable under the circumstances
13 that were known or ought to have been
14 known at the time the decision was
15 made.

16 Donc, pour regarder si un investissement a été
17 prudemment acquis, il faut s'en remettre aux
18 faits ou aux circonstances au moment où le
19 dossier a été présenté.

20 Hindsight should not be used in
21 determining prudence, although
22 consideration of the outcome of the
23 decision may legitimately be used to
24 overcome the presumption of prudence.

25 Donc, bien qu'on regarde les faits au moment où

1 le dossier est déposé, on peut quand même
2 considérer quel va être le « outcome », le
3 résultat de cette décision-là. Et ces deux
4 éléments-là vont avoir une pertinence dans le
5 dossier, je vais vous en parler plus longuement
6 un peu plus loin dans ma plaidoirie. Donc, au
7 paragraphe 10 de cette décision-là, la cour
8 reprend le test qui est essentiellement le même
9 que je vous ai fait état.

10 (15 h 10)

11 Donc, j'en suis à la page 7 de mon plan au
12 paragraphe 9. Donc la position d'EBM, elle se
13 résume comme suit. Et je vais la lire, parce que
14 c'est mieux dit.

15 Le non-respect des principes
16 réglementaires applicables, tel que la
17 causalité des coûts (dont on décrit à
18 une section plus loin dans le plan) qui
19 est à la base des Tarifs et conditions
20 liés à la démonstration non contredite
21 de la capacité importante du projet

22 Chamouchouane -

23 ça, on va voir ça quand je vais regarder le
24 chapitre sur les faits saillants de la preuve, je
25 vais tenter de vous démontrer qu'il y a une

1 capacité excédentaire importante liée au projet -
2 constitue un motif permettant de
3 repousser la présomption.
4 J'aurais dû écrire « constitue autant de motifs
5 raisonnables permettant de repousser la
6 présomption » parce que l'imprudence ou
7 l'autrement, c'est selon nous l'intégration du
8 projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île à la base
9 d'intégration de tarification du Transporteur qui
10 contrevient au principe de base réglementaire,
11 qui est celui de la causalité des coûts. Mais
12 également la capacité excédentaire qui découle de
13 ce projet-là est, à notre avis, en soi importante
14 et déraisonnable. Et ce seul motif-là en soi
15 serait suffisant également pour refuser
16 d'intégrer une portion des coûts reliés à ce
17 projet-ci.

18 Au paragraphe 10, je vais passer quelque
19 temps avec vous pour regarder ce que l'auteur
20 Charles F. Phillips Junior a écrit. C'est
21 l'auteur du livre The Regulations of Public
22 Utilities, qui est un livre mis à jour, je
23 dirais, pas régulièrement, mais à certaines
24 occasions. Cet auteur-là remet à jour son livre.
25 La dernière version remonte à quatre-vingt-treize

1 (93), ça remonte un peu loin, mais il faut
2 prendre en considération que cet auteur-là est
3 cité par la Régie dans la décision D-2005-050
4 lorsqu'elle applique le test de la présomption et
5 qu'elle se pose la question, comment naît la
6 présomption et comment doit-on la repousser. Ce
7 qui permet de vous dire que la décision Enbridge
8 également avait été citée dans la décision
9 D-2005-050. Donc, on voit que la Régie a
10 considéré ces deux autorités-là. Ce que l'auteur
11 dit est très intéressant.

12 In their prudence investigations,
13 commissions have disallowed an
14 estimated \$14 billion due to
15 imprudence, generally running between 8
16 and 15 percent of a plant's final cost,
17 but sometimes much higher. [...]
18 Construction-related issues, however,
19 are only one aspect of prudence
20 reviews. Disallowances have been made
21 because (1) of excess capacity
22 (discussed below) [...].

23 Donc « in the imprudence investigation, the
24 Commission... », je vais retourner en français,
25 peut considérer des questions d'excès de

1 capacité. Je suis à la fin de la page 7.

2 Excess capacity. Excess capacity has
3 been defined as « capacity over and
4 above that necessary to meet peak
5 demand plus that capacity to insure
6 that there is a margin to allow for
7 day-to-day variations in the operating
8 condition of installed generation.

9 Je vais revenir. Je vais vous lire les lignes qui
10 suivent qui ne sont pas soulignées, mais je vais
11 commencer par vous lire le dernier paragraphe que
12 j'ai surligné.

13 The possibility of excess capacity
14 raises several regulatory problems.
15 How, for example, should excess
16 capacity be identified?

17 On en a parlé pendant l'audience.

18 The most common method is physical
19 excess capacity - capacity determined
20 to be over and above a required reserve
21 margin. Is excess capacity plant
22 specific or system specific? It is
23 generally considered to be plant
24 specific. To illustrate: The
25 Pennsylvania commission determined that

1 945 megawatts of Pennsylvania Power &
2 Light's interest in Susquehanna Unit 2
3 were excess and disallowed \$443.2
4 million, [...].

5 Et on continue en donnant une série d'exemples
6 aux États-Unis où l'intégration à la base
7 tarifaire de projets d'investissements ou une
8 partie des investissements ont été refusés sur la
9 base d'une capacité excédentaire jugée
10 déraisonnable.

11 Maintenant, qu'est-ce qui est déraisonnable
12 comme capacité excédentaire? Je vais revenir au
13 haut de la page 8, les extraits qui ne sont pas
14 surlignés dans notre plan. Ce que l'auteur dit,
15 c'est qu'il a observé au cours des dernières
16 années qu'une marge, lorsqu'on veut adresser un
17 problème de fiabilité et que la solution entraîne
18 un excès de capacité, ça peut être acceptable, on
19 peut en intégrer une partie à la base tarifaire.
20 Mais l'observer de façon générale qu'il y avait
21 une marge de quinze à vingt pour cent (15-20 %)
22 qui était acceptable.

23 Pour ce qui est de la marge de trente pour
24 cent (30 %) qu'il mentionne, il faut faire
25 attention, parce que l'ouvrage est écrit en mil

1 neuf cent quatre-vingt-treize (1993), et il le
2 mentionne, c'est : « But ever since the Arab oil
3 embargo in 1973... » Bon, bien, les circonstances
4 aujourd'hui en deux mille seize (2016) ont
5 changé. Ça fait qu'on est peut-être plus enclin
6 de parler d'une marge de quinze à vingt pour cent
7 (15-20 %).

8 Il faut bien comprendre, moi, je ne suis pas
9 ici pour vous dire quelle serait la marge
10 acceptable. L'idée que je veux tenter de vous
11 faire comprendre, c'est simplement qu'il peut y
12 avoir une marge. Donc, tantôt, je vais tenter de
13 vous démontrer, de vous convaincre que le projet
14 Chamouchouane, une capacité excédentaire pour
15 laquelle il n'y avait pas de revenus associés.
16 Donc, c'était, est-ce qu'une portion de cette
17 capacité excédentaire-là était pour résoudre un
18 problème de fiabilité, je crois que, moi et mes
19 clients, on est prêt à l'admettre, mais quelle
20 portion de cette capacité excédentaire vient
21 résoudre le problème de fiabilité, qui est appelé
22 « effet entonnoir », et quelle autre portion de
23 la capacité excédentaire est pour satisfaire des
24 besoins futurs éventuels?

25 Donc, j'ai passé beaucoup de temps avec cet

1 auteur-là parce qu'il est cité par la Régie, cité
2 dans d'autres décisions et c'était pour vous
3 illustrer que la capacité excédentaire est un
4 facteur à considérer lorsqu'on veut déterminer si
5 un investissement a été prudemment acquis. C'est
6 possible. Et à cela, nous, on va ajouter le non-
7 respect des principes réglementaires de la
8 causalité des coûts parce qu'ici, l'auteur est
9 uniquement sur une capacité qu'il juge
10 déraisonnable.

11 Donc, les éléments saillants de la preuve.
12 La preuve qui a été administrée devant vous, à
13 notre avis, elle est claire pour résoudre un
14 problème de fiabilité, qu'on appelle « l'effet
15 d'entonnoir ». Le projet Chamouchouane génère une
16 capacité excédentaire, par contre, nous sommes
17 d'avis que la preuve démontre clairement que
18 cette capacité-là, excédentaire, n'avait pas pour
19 seul et unique but de résoudre une problématique
20 de fiabilité, qui est l'effet d'entonnoir, mais
21 qu'elle avait aussi pour objectif et... notre
22 prétention, c'était un objectif qui n'était pas
23 négligeable, un objectif très important de
24 positionner stratégiquement le réseau en vue de
25 développements futurs pour répondre à des besoins

1 éventuels quels qu'ils soient.

2 L'autre objectif, répondre à un problème de
3 fiabilité et l'autre objectif, substituer les
4 travaux de la Romaine et de l'appel d'offres
5 2005-03 pour l'énergie éolienne.

6 Simplement, et très, très rapidement, avant
7 d'aborder les éléments saillants de notre preuve,
8 je vous réfère aux paragraphes 11 et 12 de notre
9 plan d'argumentation et à la réflexion que
10 monsieur Pascal Cormier a émise à la Régie dans
11 le cadre de son témoignage du vingt-trois (23)
12 novembre deux mille seize (2016). C'est la pièce
13 A-0034, aux pages 162 à 165, où il mentionne que,
14 sur la base des informations fournies par le
15 Transporteur, on constate que l'effet d'entonnoir
16 est principalement dû à beaucoup de puissance
17 installée en amont du poste de la Chamouchouane.
18 On l'a obtenu en engagement 11. Si on fait le
19 calcul, on a deux mille deux cent sept mégawatts
20 (2207 MW) de puissance installée en amont du
21 poste de la Chamouchouane, combinés à la
22 fermeture de Gentilly-2 près de Montréal. Une
23 génération qui a dû être remplacée par la
24 production au nord. Donc, l'effet d'entonnoir
25 provient principalement de ces deux sources-là,

1 qui sont principalement dues à des décisions du
2 Producteur. Donc, simplement pour vous mentionner
3 que monsieur Cormier a attiré votre attention sur
4 également le respect du principe de la causalité
5 des coûts.

6 Donc, est-ce qu'il est respecté lorsque le
7 Transporteur, en construisant une ligne, veut
8 pallier à cet effet-là, alors que les décisions
9 découlent d'un de ses clients, en l'occurrence le
10 Producteur, mais c'est simplement à titre de
11 réflexion. J'en reviens aux éléments de ma preuve
12 quant aux objectifs du projet Chamouchouane-Bout-
13 de-l'île.

14 Donc, je vais commencer par vous référer à
15 deux pièces très importantes que vous allez
16 devoir considérer dans le cadre de votre
17 délibéré. Qui est la pièce C-NEMC-16 et à la page
18 11, C-NEMC-17 qui sont, pour ce qui est de la
19 numéro 16, la réponse du Transporteur à la
20 demande de renseignements numéro 1 de la Régie
21 dans le cadre du dossier R-3887-2014.

22 Et pour ce qui est de la pièce C-NEMC-17, la
23 réponse du Transporteur à la demande de
24 renseignements numéro 2 de la Régie dans le cadre
25 du dossier d'investissement Chamouchouane. Là,

1 vous m'excuserez de lire plusieurs passages avec
2 vous mais, je crois, que c'est pertinent de le
3 faire pour cerner l'intention du Transporteur au
4 moment où le projet a été déposé.

5 Donc, le préambule, ça provient de la preuve
6 du Transporteur :

7 Contexte de développement à plus long
8 terme. Aux fins de la comparaison des
9 solutions, le Transporteur souligne que
10 celles-ci ont été analysées ou conçues
11 dans une optique plus large de
12 développement à long terme du réseau.
13 Par cette façon de faire, le
14 Transporteur cherche à positionner
15 stratégiquement le réseau pour l'avenir
16 [...]

17 Référence ii :

18 Cette recherche d'une solution qui soit
19 structurante pour le réseau de
20 transport principal dans une
21 perspective de développement à plus
22 long terme nécessite que le
23 Transporteur projette le réseau dans
24 l'avenir. Ainsi, il a analysé les deux
25 solutions en regard de leur potentiel à

1 perspectives les plus probables de
2 développement du réseau.

3 Donc, il élargit son cadre d'analyse au-delà de
4 la problématique de fiabilité pour considérer les
5 perspectives les plus probables du développement
6 du réseau. C'est donc davantage en termes de
7 développement futur additionnel qu'en fonction
8 d'une période d'analyse proprement dite que le
9 Transporteur a comparé les deux solutions.

10 (15 h 25)

11 Le Transporteur veille ainsi à mettre en
12 place une architecture des réseaux robuste,
13 propre à accueillir le moment venu les besoins de
14 ses clients. Ça ne peut pas être plus clair que
15 ça ici. Donc, un des objectifs du projet c'était
16 d'accueillir le moment venu les besoins de ses
17 clients.

18 À la question 3.2, la Régie demande :

19 Veuillez identifier les besoins
20 éventuels considérés.

21 Donc, après avoir une admission à l'effet qu'il
22 avait considéré les besoins futurs de ces
23 clients, bien quels sont-ils? La réponse :

24 Dans le présent dossier, les projets
25 minimalement à l'étude sont ceux du

1 complexe de la Romaine et de l'appel
2 d'offres 2005-03. Par la suite, le
3 Transporteur a pris en considération
4 les perspectives les plus probables du
5 développement du réseau, en fonction
6 des projets ayant le plus grand
7 potentiel de réalisation.

8 Donc là, on voit au paragraphe suivant les
9 projets qu'il a considérés et il mentionne au
10 milieu qu'il a considéré :

11 Et 1 200 MW de service de transport
12 ferme de point à point de plus que les
13 projets du complexe de la Romaine et de
14 l'appel d'offres.

15 Et dans le mille deux cents mégawatts (1200 MW),
16 bien on le sait, basé sur les témoignages de la
17 preuve au dossier, que c'est en lien avec le
18 chemin HQT-New-Hampshire.

19 Or, en deux mille neuf (2009), au moment où
20 l'étude a été faite, aucune convention de service
21 de transport ferme de point à point sur le chemin
22 HQT-New-Hampshire a été signée alors
23 qu'aujourd'hui on sait qu'il y en a une de signée
24 par HQP pour quatorze (14) ans, si je ne m'abuse.

25 Page 11, la demande de renseignements numéro

1 quelle qu'elle soit. À ce sujet, la
2 prochaine étape pourrait correspondre à
3 des changements dans la prévision de
4 charge du Distributeur autant que de
5 l'intégration de nouvelles productions
6 ou à toute autre demande de service de
7 transport.

8 Donc, c'est là que je vous dis, on voit le projet
9 il a trois objectifs : substituer les travaux de
10 la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03,
11 assurer la fiabilité du réseau de transport et la
12 qualité de service et trois, positionner
13 judicieusement le réseau de transport en vue d'un
14 développement futur, notamment, entre autres,
15 pour répondre à toute autre demande de service de
16 transport. Encore une fois, ça ne peut pas être
17 plus clair que ça.

18 Je vous ai mis en pièce C-NEMC-0025 la
19 référence au document NERC qu'on vous a fourni où
20 on voyait que la planification était faite dans
21 l'objectif de « new transmission services are the
22 reason the new line is warranted ». J'ai toujours
23 de la difficulté avec ce mot-là.

24 À la page 12, au paragraphe 14, je vais vous
25 référer, je n'ai pas mis l'extrait mais je vais

1 vous référer à la réponse 2.4 à la demande de
2 renseignements numéro 1 de NEMC dans laquelle on
3 demandait les cinq mille cent trente-cinq
4 mégawatts (5135 MW) pour le service de transport
5 point à point dans le cadre de l'étude du projet
6 Chamouchouane, est-ce qu'ils étaient basés sur la
7 somme des cinq réservations de long terme en
8 vigueur au moment de la demande d'approbation du
9 projet en deux mille quatorze (2014). Et je vais
10 seulement regarder la réponse pour avoir les bons
11 chiffres en tête. Ce que le Transporteur nous
12 disait, c'est :

13 En complément de la réponse 2.1 qui se
14 situe dans le contexte de l'étude,
15 l'hypothèse prise pour le service de
16 point à point était de 5 135 MW.

17 Et il réfère à la référence ii et on peut voir
18 que les conventions de service long terme au
19 moment où le projet a été soumissionné, c'était
20 mille trois cent vingt et un mégawatts (1321 MW)
21 concernant la réservation d'une durée de
22 cinquante (50) ans pour la livraison à ON, mille
23 deux cents mégawatts (1200 MW) concernant la
24 réservation d'une durée de trente-cinq (35) ans
25 pour livraison à MASS, mille deux cent soixante-

1 huit mégawatts (1268 MW) concernant la
2 réservation d'une durée de trente-cinq (35) ans
3 pour livraison à NE.

4 Donc, les conventions de service long terme
5 en vigueur, ça totalisait trois mille huit cent
6 cinquante-sept mégawatts (3857 MW) plus des
7 pertes de transport. Si on fait cinq mille cent
8 trente-cinq mégawatts (5135 MW) moins trois mille
9 huit cent cinquante-sept (3857) plus les pertes
10 de transport, on arrive pas loin de mille deux
11 cents mégawatts (1200 MW). Donc ça, c'est en
12 réponse à la demande de renseignements numéro 1
13 de NEMC à la question 2.4, qui est la pièce B-
14 0059.

15 (15 h 30)

16 Ça fait que là, je vous ai parlé des demandes de
17 renseignements. Qu'en est-il du témoignage de
18 monsieur Giroux? Je vous dirais qu'il va dans le
19 même sens que ce qui a été mentionné dans les
20 demandes de renseignements. Interrogé par maître
21 Hamelin, là, je vous épargne... les références
22 exactes sont mentionnées dans... dans le plan
23 pour pas alourdir ma présentation.

24 Maître Hamelin posait à monsieur Giroux le
25 vingt et un (21) novembre dernier :

1 Q. Êtes-vous d'accord avec moi pour
2 dire que, justement, au niveau de cette
3 robustesse de réseau là, qui permettait
4 jusqu'à, selon vos analyses jusqu'à
5 mille deux cents mégawatts (1200 MW) de
6 service de transport ferme, le client
7 du service de transport qui arrive puis
8 il se présente avec une demande de
9 point à point va bénéficier de cet
10 avantage-là [...]

11 Bon, là, elle dit cet avantage-là, robustesse, ça
12 va... ça ne va pas disparaître. Monsieur Giroux
13 dit :

14 R. À l'instant exact où on a fait le
15 test de robustesse, la réponse c'est
16 oui. Si le lendemain un client se
17 présente, le test de robustesse qu'on a
18 fait, si le lendemain un client se
19 présente avec exactement la même
20 demande, il [pourra en bénéficier].

21 Je vous ai mis à la flèche suivante la
22 réponse du Transporteur à la demande
23 renseignements numéro 1 de NEMC, la question 3.3,
24 page 11 de la pièce B-59, où on voit que dans le
25 cadre du projet d'investissement de

1 l'interconnexion New Hampshire, le projet
2 Chamouchouane a été considéré. Donc dans le cadre
3 du projet Chamouchouane, on a... on a considéré
4 mille deux cents mégawatts (1200 MW) de capacité
5 excédentaire en lien avec le chemin HQT Ma...,
6 HQT New Hampshire. Et dans le cadre du dossier de
7 l'investissement de l'interconnexion HQT New
8 Hampshire, ce que le Transporteur nous dit en
9 réponse à notre demande de renseignements c'est
10 qu'il a considéré le projet Chamouchouane.

11 À la page 13, toujours dans le cadre du
12 témoignage de monsieur Giroux, cette fois-ci le
13 vingt-deux (22) novembre, contre-interrogé par
14 maître Hamelin.

15 Q. D'accord. Alors juste une autre
16 précision, quand on voit les valeurs au
17 niveau de la charge locale, de quarante
18 et un mille sept cent quatre-vingts (41
19 780), et du service de point à point,
20 cinq mille cent trente-cinq (5135),
21 est-ce que je dois comprendre que
22 c'était les valeurs qui étaient
23 essentiellement recherchées pour les
24 deux solutions qui étaient proposées?

25 R. Ce qui est important

1 Réponse.

2 R. Ce qui est important c'est la charge
3 totale. On l'a partagée avec les points
4 à points existants connus, auxquels on
5 a rajouté [mille deux cents] mégawatts
6 (1200 MW) pour NPT,

7 NPT pour Norton Pass Transmission, qui est le
8 réseau qui se connecte à l'interconnexion HQT New
9 Hampshire.

10 pour en arriver au cinq mille cent
11 trente-cinq mégawatts pour
12 l'interconnection New-Hampshire.

13 Donc maître Hamelin elle revient à sa question :

14 Q. Parce que vous étiez, à l'époque,
15 quand même directeur de planification.
16 Est-ce que je dois comprendre que
17 l'ensemble... les deux montants, là
18 autant de la charge locale que pour le
19 service de point à point, c'était des
20 valeurs qui étaient considérées pour la
21 mise en place de deux solutions.

22 R. Ma compréhension, c'est que oui.

23 Donc on voit très bien que pour les deux
24 solutions, il y a mille cinq cent trente-cinq
25 mégawatts (1535 MW) qui ont été considérés. Pour

1 être certain, on l'a demandé en engagement.
2 L'engagement numéro 12 a été fourni par le
3 Transporteur, c'est la pièce B-125. Et on voit
4 très bien, à la réponse à l'engagement, que les
5 cinq mille cent trente-cinq mégawatts (5135 MW)
6 ont été considérés pour les deux projets et que
7 la capacité excédentaire de mille deux cents
8 mégawatts (1200 MW) a été allouée sur le chemin
9 HQT-New Hampshire.

10 Page 14, paragraphe 16. C'est intéressant de
11 noter quand maître Hamelin a questionné monsieur
12 Giroux sur cette capacité excédentaire-là, dans
13 quelle catégorie d'investissement ça tombe? Est-
14 ce que ça tombe dans le maintien des actifs?
15 Maintien et amélioration de la qualité des
16 services? Croissance de la clientèle? Je vais en
17 venir à la question de... que madame Duquette
18 vous avez posée également en ce sens-là à
19 monsieur Cormier.

20 Donc en réponse à la question posée par
21 maître Hamelin, dans quelle grande catégorie ça
22 tombe? Monsieur Giroux répondait :

23 R. Ça, je placerais... C'est un... Ce
24 n'est pas... Donc, la robustesse, comme
25 on l'a mentionné, c'est pour tester la

1 robustesse des scénarios. Donc, ça ne
2 fait pas partie des objectifs du
3 projet.

4 Donc quand on parle de robustesse, on comprend
5 qu'il parle de capacité excédentaire. Donc, on
6 pourrait dire donc la capacité excédentaire, mais
7 ça ne fait pas partie des objectifs du projet.

8 Et en plus, on a regardé d'autres
9 avantages collatéraux de cette ligne-
10 là, dont la robustesse pour des
11 développements futurs.

12 Donc on comprend que la capacité excédentaire,
13 qu'on appelle robustesse, pour les développements
14 futurs, bien c'est un avantage collatéral.

15 Or, en vertu du règlement sur les conditions
16 et les cas requérant une autorisation de la Régie
17 de l'énergie, le paragraphe 2 de l'article 5,
18 tout investissement doit tomber dans une des
19 grandes quatre catégories : croissance de la
20 clientèle, maintien des actifs, maintien à
21 l'amélioration de la qualité de service, respect
22 des exigences réglementaires, je crois. Je n'ai
23 pas le langage exact, j'y vais de mémoire.

24 (15 h 35)

25 Il est également intéressant de souligner, je

1 vous réfère à la page 38 du plan d'argumentation
2 de mon confrère.

3 Donc, à la page 38, maître Fréchette liste
4 les objectifs du projet qui se déclinent comme
5 suit :

- 6 - Réduction des pertes;
- 7 - Amélioration de la flexibilité
8 d'exploitation et d'entretien;
- 9 - Poursuite de la sécurisation face
10 au verglas [...];
- 11 - Renforcement de l'alimentation des
12 grands centres [...];
- 13 - Sécurisation de l'alimentation de
14 la clientèle desservie par le
15 poste du Bout-de-l'île.

16 Donc, les avantages collatéraux ne s'y retrouvent
17 pas.

18 Voyons maintenant une question que madame
19 Duquette a posé à monsieur Cormier en ligne avec
20 les questions que maître Hamelin avait posées à
21 monsieur Giroux.

22 Vous vous souviendrez, Maître Duquette. Vous
23 avez demandé à monsieur Cormier, mais lorsqu'on
24 cherche à résoudre un problème de fiabilité et
25 qu'il y a de la capacité excédentaire qui est

1 générée par la solution qui est priorisée,
2 j'appelle ça votre question de « moindre et
3 inclus » est-ce que la capacité excédentaire,
4 dans le fond, elle ne serait pas moindre et
5 inclus à la catégorie « Maintien des actifs » ou
6 « Maintien et amélioration de la qualité de
7 service »?

8 Et là monsieur Cormier vous a donné
9 l'exemple d'une problématique de fiabilité où on
10 avait besoin de soixante mégawatts (60 MW) de
11 plus. La solution 1, c'est une ligne à cinquante
12 mégawatts (50 MW) et de ingénierie, là, si on
13 parle en ingénierie. La solution 2, bien, la plus
14 petite, c'est cent mégawatts (100 MW).

15 Ça fait que, bien sûr, la solution de ligne
16 à cinquante mégawatts (50 MW), elle ne résout pas
17 le problème de fiabilité. Ça fait qu'on n'a pas
18 le choix d'y aller sur la solution 2, une ligne à
19 cent mégawatts (100 MW). Et de facto, on génère
20 quarante mégawatts (40 MW) de capacité
21 excédentaire. C'est une capacité qui est
22 raisonnable.

23 La planification à la base pour résoudre le
24 problème de fiabilité était uniquement dans un
25 objectif de fiabilité. Et là vous avez dit :

1 Q. [141] Ça, à ce moment-là, ça rentre
2 dans maintien et améliorations?

3 Monsieur Cormier vous répond :

4 R. Effectivement. La problématique est
5 liée à la prévision initiale. Est-ce
6 que c'était vraiment cinquante...
7 soixante mégawatts (60 MW) qu'ils
8 avaient besoin oui cinquante (50)?
9 mégawatts.

10 Avec tout ce que je vous ai lu, les demandes
11 de renseignements, les témoignages de monsieur
12 Giroux, on voit à la base, lorsque le projet a
13 été planifié, lorsqu'il a été soumis lors d'un
14 dossier d'investissements, un des objectifs,
15 c'était de positionner stratégiquement le réseau
16 dans le cadre d'un développement futur pour
17 satisfaire à des besoins éventuels quels qu'ils
18 soient dont le service de transport point à
19 point. C'est mentionné dans les extraits que je
20 vous ai lus.

21 Donc, en ce sens-là, avec cette information-
22 là qui est claire et évidente selon nous, on ne
23 peut pas dire que la capacité excédentaire est
24 moindre et incluse dans la catégorie « maintien
25 des actifs » ou « maintien et amélioration de la

1 qualité de service ». Il y a nécessairement une
2 portion qui ne tombe sous aucune des catégories
3 et c'est ce que monsieur Giroux vous a témoigné
4 dans son témoignage.

5 Donc, à la page 16, je vais passer
6 rapidement. Simplement, je vous ai mis un extrait
7 qui est en pièce A-0038, le témoignage de
8 monsieur Deslauriers où il mentionne que c'est
9 possible de quantifier cette capacité
10 excédentaire là.

11 Et le témoignage de monsieur Coady qui était
12 en réponse à votre question à monsieur Cormier,
13 Madame Duquette, où monsieur Cormier... monsieur
14 Coady a renchéri sur les propos de monsieur
15 Cormier en disant « bien, c'est ce qui se fait
16 aux États-Unis. Moi, je suis un participant
17 aguerri sur les réseaux voisins, particulièrement
18 sur le réseau de New York et quand il y a de la
19 capacité excédentaire - monsieur Coady vous
20 disait - bien, on s'assure d'identifier la
21 portion de capacité excédentaire qui n'est pas
22 reliée à résoudre l'enjeu de fiabilité, et cette
23 portion-là, on s'assure qu'elle soit allouée aux
24 clients qui la génèrent et qui vont en
25 bénéficiers. »

1 Et c'est tout à fait en ligne avec les
2 propos de Charles Phillips, l'auteur que je vous
3 ai cité plus tôt dans le cadre de ma
4 présentation, qui démontre qu'aux États-Unis,
5 c'est la façon de faire dans plusieurs
6 juridictions.

7 Donc, nos conclusions par rapport à ce
8 chapitre-là sur la preuve sont au paragraphe 18.
9 Ce qu'on prétend, c'est que le Transporteur n'a
10 pas été entièrement... le projet Chamouchouane
11 n'a pas été entièrement réalisé dans le contexte
12 qui soutient son autorisation. Par conséquent, le
13 Transporteur ne rencontre pas son fardeau de
14 preuve quant au caractère prudemment acquis et
15 utile de son investissement.

16 Quand on lit la décision D-2015-023, puis je
17 ne relirai pas tous les passages, je vais vous
18 laisser aller la relire, on constate que la
19 question de robustesse était strictement reliée à
20 une question de fiabilité. Le projet a été
21 autorisé pour répondre à un enjeu de fiabilité
22 qui est l'effet d'entonnoir et pour assurer la
23 qualité de service et substituer les travaux.

24 Donc, nous, ce qu'on prétend, c'est que le
25 Transporteur n'a pas rencontrer son fardeau de

1 preuve. Il ne jouit pas d'une présomption
2 aujourd'hui devant vous quant au caractère
3 prudemment acquis des investissements.

4 Mais, si de façon subsidiaire vous ne seriez
5 pas d'accord avec nous, ce qu'on prétend, c'est à
6 la page 17, au paragraphe 2, je vais vous le
7 lire. Bien, je ne vous le lirai pas. C'est que la
8 présomption, elle a été repoussée parce que le
9 principe de la causalité des coûts n'a pas été
10 respecté pour la portion de capacité excédentaire
11 dans le but de répondre à des besoins éventuels.
12 Il n'y avait pas revenu garanti pour couvrir
13 cette capacité excédentaire là.

14 (15 h 40)

15 Par ailleurs, la capacité excédentaire, elle est
16 déraisonnable. On parle d'une capacité de mille
17 deux cents mégawatts (1200 MW) sur une ligne de
18 deux mille cinq cents mégawatts (2500 MW). C'est
19 quarante-huit pour cent (48 %) de capacité
20 excédentaire. Et, ça, c'est en théorie.

21 C'est en théorie, parce que monsieur Giroux
22 a dit, bien, la solution 1 ou 0, là, avec la
23 solution 1, une ligne à sept cent trente-cinq
24 (735) kV, ça arrive avec deux mille cinq cents
25 mégawatts (2500 MW). Ça, c'est en théorie. C'est

1 si j'ai une production de deux mille cinq cents
2 mégawatts (2500 MW), une ligne, une charge de
3 mille deux cent cinquante mégawatts (1200 MW).
4 Selon la structure du réseau, ça peut varier.
5 Donc, c'est minimalement quarante-huit pour cent
6 (48 %) que je vous soumets. C'est la moitié de la
7 capacité de la ligne. Selon nous, c'est tout à
8 fait déraisonnable.

9 Finalement, au paragraphe 19, simplement
10 pour vous rappeler qu'en plus de considérer le
11 paragraphe 1 de l'article 49 de la Loi, vous
12 devez considérer le paragraphe 7 de cet article
13 qui mentionne que vous devez « s'assurer que les
14 tarifs et autres conditions applicables à la
15 prestation du service sont justes et
16 raisonnables ». Sont justes.

17 La prochaine section, c'est le principe de
18 la causalité des coûts. La question d'équité est
19 au coeur même du principe de la causalité des
20 coûts. Donc, je vous soumets qu'en plus de
21 considérer le paragraphe 1 de l'article 49, vous
22 devez considérer le paragraphe 7 de l'article 49
23 et vous demander si la répartition des coûts,
24 elle est juste et raisonnable.

25 Maintenant, la section 3, c'est le principe

1 de la causalité des coûts. Je vous ai mis la
2 décision D-2002-95. J'ai mis plusieurs passages
3 que j'ai surlignés dans la décision où on voit
4 que le principe de la causalité des coûts a été
5 traité en profondeur dans cette décision-là. On
6 voit que le principe de la causalité des coûts,
7 c'est au coeur même de la structure du tarif du
8 Transporteur.

9 Cette structure-là a été proposée par le
10 Transporteur et elle a été acceptée par la Régie.
11 On voit ça au paragraphe 20 à la fin de la page
12 17. Pour le Transporteur, les tarifs proposés :
13 « permettent la récupération des revenus requis
14 de transport, offrent un bon signal de prix qui
15 traduit la causalité des coûts. »

16 À la page 18, l'expert du Transporteur,
17 c'était le docteur Ren Orans. Et il disait qu'un
18 tarif, ça devait satisfaire aux objectifs
19 suivants :

- 20 - to collect the transmission revenue
- 21 requirement;
- 22 - to be equitable;

23 D'où mon lien avec le paragraphe 7 de l'article
24 49. En bas de la page dans les derniers
25 paragraphes. L'expert, en réponse à une demande

1 de renseignements, précise également que les
2 tarifs de transport devraient respecter les
3 principes de causalité des coûts et de
4 l'utilisateur payeur. Je ne vous lirai pas la
5 citation. Mais il parle de l'importance du
6 principe de la causalité des coûts qui est de
7 pouvoir récolter des revenus associés. Et à la
8 page 19, on a l'opinion de la Régie. Donc, après
9 avoir entendu tout ça, la Régie dit :

10 La Régie accepte, de façon générale, la
11 structure tarifaire proposée par le
12 transporteur pour les services à long
13 terme, avec des tarifs basés sur le
14 coût [...].

15 En conséquence, aux fins du présent
16 dossier, la Régie accepte la
17 proposition d'Hydro-Québec quant à
18 l'application d'un tarif timbre-poste
19 de transport, basé sur les coûts moyens
20 et exprimé en \$/kW.

21 Donc, sur la base du principe de la causalité...
22 La causalité des coûts, c'est partout dans la
23 décision D-2002-95. Sur la base de ce principe-
24 là, la Régie a établi trois catégories d'ajouts
25 au réseau de transport : la catégorie

1 amélioration du réseau de transport; la catégorie
2 les besoins des clients du service en réseau
3 intégré et du service en réseau de point à point;
4 et la troisième, les besoins de la charge locale.

5 C'est uniquement pour la première catégorie,
6 soit l'amélioration du réseau de transport que la
7 Régie a dit : « On n'a pas besoin de revenus
8 associés à ces investissements-là. » Pour les
9 deux autres, en vertu du principe de la causalité
10 des coûts dont on a traité abondamment dans les
11 pages précédentes, bien, on doit en venir à la
12 conclusion qu'il doit y avoir des revenus
13 associés aux investissements pour les besoins de
14 la charge locale, puis pour le réseau intégré,
15 puis pour les clients point à point.

16 Et à la page 20, je ne vous lirai pas les
17 citations. Mais la Régie a défini c'était quoi
18 ajout pour le service en réseau intégré et le
19 service de point à point. Ce que je vous dis au
20 paragraphe 24, c'est qu'en lisant cette décision-
21 là, on voit qu'il y a un lien direct entre le
22 caractère prudemment acquis et utile d'un
23 investissement et le respect du principe de la
24 causalité des coûts.

25 À la page 25, je vous ai mis la citation...

1 Au paragraphe 25, excusez-moi, je vous ai mis la
2 citation de la Régie lorsqu'elle explique c'est
3 quoi l'ajout pour la charge locale. Et à la page
4 21, le passage que j'ai surligné, on peut lire :

5 La Régie cherche ainsi à éviter des
6 situations où un client du service de
7 transport de point à point, ou en
8 réseau intégré, est dans l'obligation
9 de supporter l'entièreté du coût des
10 ajouts pour la charge locale, via le
11 tarif de transport qu'il paie, en plus
12 de devoir assumer seul l'excédent du
13 coût des ajouts qu'il requiert sur le
14 montant maximal supporté par le
15 transporteur. La Régie est d'avis
16 qu'une telle situation serait
17 inéquitable pour les clients des
18 services de transport autres que celui
19 requis pour la desserte de la charge
20 locale.

21 (15 h 45)

22 Par la suite sont apparues, dans le paysage
23 réglementaire, les quatre catégories
24 d'investissements. C'est ce que je vous ai mis à
25 la page 21 et 22.

1 C'est dans le cadre du premier dossier
2 d'investissements, la décision D-2002-81 a été
3 rendue dans le cadre du dossier R-3476-2001,
4 suite à l'adoption du règlement dont je vous ai
5 fait état plus tôt dans ma présentation.

6 Dans le cadre de ce dossier-ci, on le voit
7 de la décision D-2002-81, que la Régie a demandé
8 au Transporteur de proposer des définitions pour
9 les quatre catégories d'investissements. Et,
10 suite à ce qui avait été proposé, en Annexe A, à
11 la décision D-2002-81, la Régie a demandé plus de
12 détails sur la catégorie « maintien des actifs »
13 et « maintien et amélioration de la qualité des
14 actifs ». C'est ce que je vous explique au
15 paragraphe 26.

16 Donc, en suivi de la décision D-2002-81,
17 dans le troisième ou quatrième dossier
18 d'investissement, il y a une décision qui a été
19 rendue, c'est la décision D-2013-71, que j'ai
20 mise à l'onglet 6. Quand vous allez lire la
21 décision, vous allez voir que c'est en suivi de
22 la décision D-2002-81, où la Régie se prononce
23 sur les motifs plus détaillés quant aux deux
24 catégories, Maintien des actifs et Maintien
25 amélioration de la qualité de service. Et, à

1 rapidement. Simplement, pour ce qui est des
2 paragrapes 30 à 34, vous référer à la preuve
3 de... à la section 2.1.2 de la preuve de NEMC,
4 qui est C-NEMC-010, où on vous fait état de la
5 méthodologie d'établissement de la tarification
6 annuelle. Donc, l'équilibre entre le numérateur,
7 qui est le revenu requis, et le dénominateur, qui
8 est les besoins de transport à long terme, et
9 l'équilibre qui doit être présenté quant à la
10 formule d'établissement du tarif de transport. Ça
11 a été mentionné par monsieur Cormier dans son
12 témoignage. Et c'est également mentionné dans le
13 plan d'argumentation et dans notre preuve. Mais
14 on voit qu'encore là, le principe de causalité
15 des coûts est respecté.

16 Aux paragraphes 35 et 36, à nouveau je fais
17 une référence à la décision de la Régie rendue
18 sur le banc l'année dernière et à la décision
19 rendue plus tôt, le dix-sept (17) novembre
20 dernier, quant au principe de la causalité des
21 coûts et l'importance du débat dans la présente
22 cause tarifaire.

23 Bon, à la page 24, je vous ai mis une
24 décision de la Régie, la D-2014-023, qui est à
25 l'onglet 7. C'est une plainte du CUSM, qui

1 contestait la contribution du coût des travaux
2 effectués par Hydro-Québec dans le cadre de ses
3 activités de distribution. Et la Régie, dans
4 cette décision-là, réitère le principe de la
5 causalité des coûts.

6 Donc, on voit, au paragraphe 233 :

7 [...] la Régie ne peut en venir qu'à la
8 conclusion que ces principes sont celui
9 de l'utilisateur-payeur [...].

10 Et on définit « utilisateur-payeur » comme suit,
11 à la fin :

12 Le respect du principe de l'utilisateur
13 payeur permet que les tarifs
14 d'électricité ne subissent pas de
15 pression à la hausse.

16 Donc, c'est l'équilibre entre le ratio numérateur
17 dénominateur que monsieur Cormier fait état dans
18 sa preuve.

19 Ainsi, les coûts d'un réseau souterrain
20 sont récupérés, non pas de l'ensemble
21 de la clientèle, mais plutôt de ceux
22 qui demandent ces services.

23 Je suis conscient que c'est un dossier du
24 Distributeur mais c'était pour vous montrer
25 l'importance du principe de la causalité des

1 coûts au sein de la Régie. Parce que, après la
2 D-2002-95, ça n'a pas souvent été discuté dans
3 les décisions de la Régie.

4 Donc, page 25, dans la même décision, on
5 continue de parler de l'importance du principe de
6 l'utilisateur-payeur et de la causalité des
7 coûts.

8 Je vous ai mis une décision que j'ai trouvé
9 fort intéressante, qui est la D-2016-100, des
10 extraits seulement parce qu'elle est très
11 volumineuse, qui est le dossier générique de Gaz
12 Métro. Comme vous le savez, ça faisait plus de
13 vingt (20) ans qu'on n'avait pas revu les tarifs
14 d'électricité... les tarifs d'électricité! les
15 tarifs de Gaz Métro. Et, dans la phase 1, la
16 Régie est venue dire : « Bien, avant de revoir
17 les tarifs, établissons donc les principes à la
18 base des tarifs et, en phase 2, on va voir
19 comment, les tarifs, on va les modifier pour
20 refléter les principes qu'on a approuvés. »

21 (15 h 50)

22 Et là, je ne vous ferai pas toute la lecture,
23 mais à la page 26 et 27 je vous ai surligné
24 plusieurs passage où la Régie traite du principe
25 de la causalité des coûts, de l'absence de

1 gratuité dans le service de transport, de
2 l'utilisateur payeur et de l'importance
3 intemporelle que ça a, à l'effet que c'est la
4 pierre angulaire des tarifs.

5 Et à la page 27, elle en arrive à la
6 conclusion :

7 [72] En conséquence, elle retient les
8 principes suivants : le respect de la
9 causalité des coûts; l'absence de
10 service gratuit;

11 Au paragraphe 74, elle mentionne :

12 [74] [...] Ainsi, le principe de
13 respect de la causalité des coûts
14 demeure central à toute étude
15 d'allocation des coûts.

16 Je suis conscient que c'est des décisions dans le
17 cadre de Gaz Métro, mais il n'en demeure pas
18 moins que c'est des principes discutés par la
19 Régie, qui s'appliquent, comme on l'a vu dans la
20 D-2002-95, autant en matière d'électricité.

21 À la page 28, je vous ai mis la décision D-
22 2016-126. En phase 1, la Régie avait demandé au
23 Transporteur de produire une étude sur
24 l'allocation des coûts de fourniture de transport
25 et d'équilibrage, qui permettait de répartir les

1 coûts selon les principes qui avaient été
2 discutés. La Régie a refusé l'étude soumise par
3 Gaz Métro en disant que ça ne reflétait pas assez
4 l'importance du principe de la causalité des
5 coûts. On a ça au paragraphe 58 :

6 [58] La Régie considère qu'à cet égard,
7 la preuve déposée par le Distributeur
8 est incomplète et insuffisante. En
9 effet, cette preuve doit présenter de
10 manière détaillée les données relatives
11 à ces liens de causalité entre les
12 besoins à satisfaire et les outils
13 contractés à cette fin.

14 J'aurais pu vous lire également la citation au
15 paragraphe 57 :

16 [57] [...] En vertu des principes
17 retenus par la Régie en phase 1,
18 l'Étude FTÉ doit refléter le mieux
19 possible les liens de causalité entre
20 les besoins d'une catégorie de
21 clientèle [...]

22 Donc on voit l'importance de ce principe-là aux
23 yeux de la Régie.

24 Je vous ai mis en page 29 une décision
25 ontarienne, encore une décision de l'Office

1 nationale de l'énergie en Ontario, qui date de
2 deux mille seize (2016), qui est une décision
3 récente qui est très, très pertinente selon nous.
4 Donc suite à une politique gouvernementale du
5 gouvernement de l'Ontario à l'effet de desservir
6 des communautés éloignées en gaz pour remplacer
7 d'autres systèmes d'énergie, par exemple le
8 diesel, le mazout, le gouvernement a émis une
9 politique en disant : bien il faut trouver une
10 façon de desservir les communautés éloignées en
11 gaz naturel.

12 Et il y avait des barrières à ce
13 développement-là, en raison de la nature du tarif
14 en Ontario. Et vous retrouvez ça au milieu, en
15 dessous de « Summary of Findings ».

16 Under the existing framework, utilities
17 are generally only permitted to expand
18 to communities where the incremental
19 revenues that will be generated from
20 the expansion will, over time, cover
21 the costs of the expansion. If the
22 revenues do not recover the costs over
23 time, an up-front payment in the form
24 of a capital contribution will be
25 required from new customers. This is

1 known as the « benefits follow costs »
2 principle,

3 Le principe de la causalité des coûts ou le
4 principe de l'utilisateur payeur, c'est un
5 synonyme.

6 and has been used for many years in
7 Ontario and other jurisdictions.

8 Au troisième paragraphe, on constate que ce
9 principe-là entraîne des barrières au
10 développement :

11 The OEB has determined that this is one
12 of the primary barriers to expansion,
13 and it will therefore allow utilities
14 to charge « stand alone » rates of new
15 expansion communities.

16 Ce qu'on est venu dire dans ce cas-ci, bien on ne
17 va pas déroger au principe réglementaire. C'était
18 aussi un timbre-poste, vous allez le voir des
19 passages que j'ai soulignés, mais ce qu'on va
20 faire c'est qu'on va créer un « stand alone
21 rate » pour ce projet-là, pour qu'il
22 s'autofinance, donc un taux plus élevé que pour
23 les autres clients. Et on est venu dire : de
24 cette façon-là, on ne va pas impacter les clients
25 existants et on va respecter le principe de la

1 causalité des coûts. C'est ce qu'on dit à la
2 fin :

3 Under these circumstances, it would not
4 be appropriate to require existing
5 customers to pay for a portion of any
6 expansion. The communities that receive
7 the benefit will be the ones paying the
8 costs. Proposal

9 Un petit peu plus loin, là, après « Expansion
10 Financing and Approvals », l'Office dit :

11 Proposals will need to be self-
12 financing and therefore will be no risk
13 to existing ratepayers.

14 Essentiellement, le « thinking » derrière ça
15 c'était que les communautés éloignées vont payer
16 un petit peu plus cher, mais le bénéfice de
17 recevoir le gaz dans... dans la communauté va
18 entraîner des industries qui vont venir, des gens
19 qui vont venir s'installer et au fil des années,
20 ça va être rentable pour... les économies que les
21 gens vont faire en payant un petit plus cher,
22 vont être... vont être rentable.

23 Et cette façon de penser-là est tout à fait
24 en ligne avec deux décisions de la Régie, que
25 j'ai mises à l'onglet 11 et à l'onglet 12. Donc à

1 la page 30, onglet 11, vous retrouver la décision
2 D-2015-70, où la Ville de Beauharnois voulait
3 desservir en gaz naturel un futur parc industriel
4 qui n'était pas encore construit. Donc, elle
5 avait besoin de construire un gazoduc, mais il
6 n'y avait pas de clients, il n'y avait pas de
7 revenus associés à cet actif-là. Donc, on le voit
8 des passages que j'ai surlignés. On mentionne le
9 principe de la causalité des coûts. Et ce qu'on
10 est venu dire au paragraphe 25 à la page 31,
11 c'est qu'on va approuver le projet, parce que la
12 Ville, elle supporte entièrement le coût du
13 projet.

14 (16 h)

15 [25] Étant donné que la Ville de
16 Beauharnois assumera entièrement les
17 coûts du Projet sur la base des coûts
18 réels, il n'y aura aucun impact
19 tarifaire prévu au moment du dépôt du
20 Projet.

21 C'est tout à fait en ligne avec la décision
22 ontarienne quand l'OEB dit :

23 Proposals will need to be
24 self-financing and therefore there will
25 be no risk to existing ratepayers.

1 À la page 32, la décision D-2015-200, encore une
2 fois, ça c'était pour la région de Bellechasse,
3 on voulait développer la région, pas de revenus
4 associés, pas de clients encore. Et ce que la
5 Régie est venue dire au paragraphe 43, bien, on
6 va l'approuver le projet, parce qu'il nous a été
7 démontré que le projet va être assumé en partie
8 par l'ADÉC et le ministère de l'Énergie et des
9 Ressources naturelles. Donc, il n'y aura pas
10 d'impact sur la clientèle existante.

11 Mais vous voyez qu'au paragraphe 10, puis on
12 l'a abordé brièvement dans le cadre du panel de
13 NEMC, il y a une coalition qui s'est créée, il y
14 a eu des rencontres avec les maires des
15 industries pour savoir comment on va faire pour
16 financer ce projet-là. Mais tout simplement ce
17 que je veux vous dire, c'est, on voit qu'il y a
18 une préoccupation de ne pas impacter la clientèle
19 existante lorsqu'on parle d'une capacité
20 excédentaire pour laquelle il n'y a pas de
21 revenus qui y sont associés.

22 Donc, au paragraphe 41, pour tous les motifs
23 que je vous ai mentionnés, à notre avis, il n'y a
24 pas de présomption quant au caractère prudemment
25 acquis, utile d'une partie de l'investissement du

1 projet Chamouchouane. Si vous en venez à la
2 conclusion que le Transporteur bénéficie d'une
3 telle présomption, pour les motifs que je vous ai
4 mentionnés de manière détaillée, on est d'avis
5 qu'elle est repoussée. Il y a non-respect du
6 principe de la causalité des coûts, combiné au
7 fait que la capacité excédentaire, elle est
8 déraisonnable dans le cadre du projet.

9 Donc, ce qu'on vous demande, c'est de ne pas
10 inclure la portion des coûts du projet
11 Chamouchouane - Bout-de-l'Île associée à la
12 capacité excédentaire du projet. Puis je pourrais
13 même dire du projet NPT. Puisque cette ligne a
14 été conçue pour répondre en partie à des besoins
15 de transport n'offrant aucune garantie de
16 revenus. Comme monsieur Cormier vous l'a dit,
17 comme c'est mentionné dans notre preuve.

18 La suite, monsieur Cormier vous propose une
19 solution sur comment on pourrait déterminer cette
20 capacité excédentaire-là. Monsieur Deslauriers en
21 a fait état. À toutes fins pratiques, à la fin de
22 la journée, ça sera au Transporteur d'établir
23 quelle proportion de la capacité excédentaire
24 n'est pas reliée à la problématique de fiabilité
25 qu'on appelle l'effet d'entonnoir.

1 Bien entendu on parle de quatre point quatre
2 millions (4,4 M\$) cette année. Mais la portion
3 maintien des actifs et maintien amélioration de
4 la qualité de service, ça totalise cinq cent
5 trente-deux millions (532 M\$). Donc l'enjeu est
6 très important.

7 Maintenant, très rapidement, je suis
8 conscient que le temps file, j'en suis à la page
9 33. Pour ce qui est du traitement comptable des
10 coûts de remplacement des disjoncteurs PK, je
11 vais vous référer à notre preuve au plan
12 d'argumentation simplement pour vous dire que
13 NEMC est favorable à la disposition d'un compte
14 de frais reportés sur cinq ans. Comme d'autres
15 intervenants l'ont mentionné, ça va avoir pour
16 effet de diminuer l'impact tarifaire pour l'année
17 prochaine.

18 Pour ce qui est des nouvelles règles
19 relatives aux pratiques de l'affaire du NAESB, je
20 vous réfère à notre preuve et à notre plan
21 d'argumentation qui sont détaillés en ce sens-là.
22 Tout est dit.

23 Pour ce qui est de la méthode d'information
24 du Transporteur à ses clients a posteriori lors
25 d'événements ayant conduit à des interruptions de

1 service, à nouveau je vais vous référer à notre
2 preuve et à notre plan d'argumentation. Mais je
3 voulais mettre l'emphase sur ce qui suit. Ce qui
4 est important pour NEMC et les clients de
5 transport point à point, c'est d'être en mesure
6 de comprendre les interruptions de service qu'il
7 y a lieu pour faire leur analyse, être en mesure
8 de déterminer, eux, si le tarif a été respecté
9 notamment à l'article 13.6.

10 Monsieur Côté vous a donné l'exemple, c'est
11 mentionné dans notre preuve, des événements du
12 quatre (4) décembre deux mille quatorze (2014)
13 pour laquelle il n'a pas été en mesure de... lui
14 et son équipe, d'obtenir de l'information. Il a
15 obtenu peu d'informations longtemps après, soit
16 en deux mille quinze (2015), octobre deux mille
17 quinze (2015) si ma mémoire ne m'abuse. Octobre
18 deux mille seize (2016) qu'il me mentionne.

19 Or, pour le même événement du quatre (4)
20 décembre deux mille quatorze (2014), il a été...
21 son équipe a été en mesure d'accéder à de
22 l'information sur le New York ISO dans lequel on
23 fait le split entre les interruptions qu'a
24 impactées la charge locale et les clients point à
25 point. Donc, il est curieux que, pour un même

1 événement, notre client ait dû aller sur un autre
2 opérateur de réseau pour avoir l'information.

3 Je vous réfère à notre preuve. Je vous
4 réfère à notre plan d'argumentation. Mais ce qui
5 est central, c'est d'être en mesure d'avoir la
6 ventilation pour ce qui est clientèle point à
7 point et charge locale.

8 (16 h 05)

9 On a entendu monsieur Verret témoigner dans
10 ce sens-là puis c'est bien accueilli, l'ouverture
11 d'esprit, pour être en mesure de fournir plus
12 d'informations à l'avenir mais on voulait quand
13 même le mentionner dans le cadre de ma plaidoirie
14 pour être sûr que ça... ça soit effectué pour
15 l'avenir.

16 Pour ce qui est du seuil de trois cents
17 mégawatts (300 MW), on n'a pas de problème avec
18 le seuil. Mais comme monsieur Coady l'a
19 mentionné, s'il y a une coupure de deux cent
20 cinquante mégawatts (250 MW) qui impacte un
21 client point à point, bien, ça ne déclenche pas
22 la méthodologie. Donc, on veut s'assurer, pour
23 les coupures en bas du seuil de trois cents
24 mégawatts (300 MW), qu'elles peuvent être
25 reflétées cent pour cent (100 %) pour un client,

1 si c'est le seul sur ce chemin. Qu'il y ait des
2 mécanismes en place pour être en mesure, par
3 exemple, d'appeler HQT, les relations
4 commerciales, pour avoir à tout le moins de
5 l'information en temps opportun pour comprendre
6 les interruptions. Mais, à nouveau, on a noté les
7 propos de monsieur Verret, qui sont
8 encourageants, à cet égard-là.

9 Finalement, pour le bilan de l'Annexe K, je
10 vais à nouveau vous référer à notre preuve, qui
11 contient des solutions pour améliorer le
12 processus. On croit que ces solutions-là sont
13 justes et raisonnables et pourraient contribuer à
14 améliorer les rencontres sur la planification.

15 En ce qui concerne l'engagement de
16 confidentialité, on vous propose, comme ça a été
17 dit par monsieur Coady, de repousser cet enjeu-là
18 à la prochaine cause tarifaire. Les parties sont
19 en pourparlers, on est confiant qu'on devrait en
20 arriver à une entente. Donc, on s'engage à vous
21 aviser du résultat de ces négociations-là.

22 Donc, de mon côté, ça conclut ma
23 présentation.

24 Me LISE DUQUETTE :

25 Maître Dubé, je vais vous ramener à votre

1 conclusion sur... Excusez, je vais chercher la
2 page. Peut-être que vous pourriez me diriger, je
3 n'ai pas mis de petit sticker. Sur le fait que...
4 Ah! voilà. C'est votre paragraphe 41. Parce que,
5 tout le long, ce que vous nous dites c'est : « Il
6 y a une portion des coûts qui devrait être exclue
7 de Chamouchouane. » Évidemment, vous ne nous
8 dites pas ou peu quelle est cette portion, outre
9 qu'il y a un mille deux cents mégawatts (1200 MW)
10 qui est excédentaire. Et là vous nous dites... Ce
11 que vous voulez, en fait, c'est que la Régie
12 ordonne au Transporteur de vous fournir la
13 proportion exacte?

14 Me NICOLAS DUBÉ :

15 Oui. Ce qu'on sait, ce qui a été mis en preuve
16 c'est qu'il y a une capacité excédentaire de
17 mille deux cents mégawatts (1200 MW). Je pense
18 que ça apparaît clairement de la preuve.
19 Maintenant, quelle portion de ce mille deux cents
20 mégawatts (1200 MW) là sert à résoudre la
21 problématique de l'effet d'entonnoir et quelle
22 proportion sert à positionner stratégiquement le
23 réseau pour des besoins de développements futurs?
24 Ça, on ne le sait pas.

25 Basé sur la preuve qui a été soumise par le

1 Transporteur, on n'est pas en mesure de le
2 savoir. D'où le fait que je vous ai soumis
3 l'autorité de monsieur Charles Phillips, qui est
4 citée par la Régie, pour vous démontrer qu'il y a
5 d'autres « transmission provider » dans d'autres
6 juridictions. On leur a demandé : « Lorsque pour
7 résoudre une problématique de fiabilité vous
8 génerez de la capacité excédentaire, bien,
9 veuillez quantifier quelle proportion est pour
10 résoudre la fiabilité puis quelle proportion,
11 bien, va pouvoir bénéficier à des clients futurs
12 pour éviter une problématique de services
13 gratuits puis ne pas respecter le principe de la
14 causalité des coûts. »

15 Donc, à votre réponse, la réponse simple
16 c'est, oui, on est d'avis qu'il faudrait que le
17 Transporteur évalue cette capacité.

18 Me LISE DUQUETTE :

19 Je veux juste être sûre. Donc, concrètement, dans
20 la prochaine décision, c'est qu'on refuserait
21 l'intégration... l'inclusion à la base de
22 tarification des montants liés à Chamouchouane,
23 pour cette année, et demander au Transporteur de
24 fournir cette portion-là. Ou est-ce que vous
25 demandez... vous ne vous objectez pas à une

1 certaine inclusion? Enfin, c'est ça que je
2 cherche, là.

3 (16 h 10)

4 Me NICOLAS DUBÉ :

5 Non, en fait je voulais simplement confirmer avec
6 mes collègues pour être certain de la réponse que
7 j'allais vous donner. On ne s'objecte pas à ce
8 qu'il y ait une proportion des coûts du quatre
9 point quatre millions (4,4 M) qui soit intégrée à
10 la base de tarification, en autant que ce soient
11 les coûts qui sont associés à résoudre la
12 problématique de fiabilité. Mais... et pour ce
13 qui est de la substitution aussi des travaux de
14 la Romaine et de l'appel d'offres.

15 Me LISE DUQUETTE :

16 Dans la mesure où on ne connaît pas cette
17 proportion-là, c'est ce que vous nous dites, donc
18 ça serait pour l'instant, là, si on faisait une
19 proportion, il y a le cinq cent trente-cinq
20 mégawatts... pas mégawatts, millions (535 M),
21 excusez, je pense que c'est cinq cent trente-cinq
22 millions (535 M).

23 Me NICOLAS DUBÉ :

24 Ce serait la règle du pouce.

25

1 Me LISE DUQUETTE :
2 Sur le... qui est lié, je pense, à la Romaine et
3 qui est lié à l'appel d'offres. C'est-tu millions
4 ou méga...
5 Me NICOLAS DUBÉ :
6 C'est millions, cinq cent trente-deux millions
7 (532 M).
8 Me LISE DUQUETTE :
9 Cinq cent trente-deux millions (532 M) qui est
10 lié à la Romaine et l'appel d'offres.
11 Me NICOLAS DUBÉ :
12 Ah non, excusez-moi, c'est six cent cinquante et
13 un millions (651 M) qui est lié à la Romaine et à
14 l'appel d'offres.
15 Me LISE DUQUETTE :
16 Puis un autre trois cents...
17 Me NICOLAS DUBÉ :
18 Cinq cent trente-deux millions (532 M)...
19 Me LISE DUQUETTE :
20 Ça fait cinq cents... en fait, la portion, hein,
21 l'impact tarifaire... En fait, ce que vous voulez
22 c'est... la portion qui est sûre, selon vous,
23 c'est la portion qui est liée à l'appel d'offres
24 et à la Romaine, donc cette portion-là pourrait
25 être intégrée à la base de tarification. Et

1 l'autre partie, qui est tout ce qui est
2 fiabilité, mais on ne sait pas dans quelle
3 proportion, c'est avec la capacité excédentaire,
4 ça, ça pourrait être en suspens, je vais dire ça
5 comme ça, jusqu'à tant qu'il y aurait une
6 détermination de la proportion fiabilité versus
7 capacité excédentaire.

8 Me NICOLAS DUBÉ :

9 Tout à fait. Et j'ajouterais que c'est le fardeau
10 de preuve du Transporteur de le démontrer. Et
11 c'est en lien avec est-ce que l'investissement a
12 été prudemment acquis? Et c'est en lien avec la
13 juste valeur des actifs, donc vous devez faire la
14 détermination en lien avec le paragraphe 1 de
15 l'article 49.

16 Me LISE DUQUETTE :

17 D'accord. Vous m'avez peut-être entendue ce matin
18 poser des questions à maître Fréchette sur... en
19 fonction des tarifs. S'il devait y avoir... ne
20 pas y avoir inclusion à la base de tarification
21 en lien avec une capacité excédentaire, est-ce
22 qu'on devrait le faire à chaque mise en service
23 partielle via un prorata? Ou est-ce qu'on
24 devrait... c'est la dernière partie qui
25 devrait... ou enfin la portion capacité

1 excédentaire, on devrait attendre à la fin du
2 projet?

3 Me NICOLAS DUBÉ :

4 On en a discuté suite à votre question, on en
5 avait discuté longuement dans nos rencontres de
6 travail dans le cadre de cette audience-ci. On
7 privilégierait l'option du prorata. Il a aussi
8 été mentionné du CFR, je vais... je vais y
9 revenir. Donc advenant qu'il y a un certain
10 montant qui est strictement relié à la capacité
11 excédentaire, on pourrait établir la proportion
12 sur l'ensemble des coûts pour répondre à un
13 maintien et maintien-amélioration de la qualité
14 de service. Et à chaque fois qu'il y a une mise
15 en service, une demande d'inclusion de l'actif à
16 la base de tarification, bien ne pas intégrer
17 cette portion-là à la base de tarification, selon
18 nous ce serait plus juste et équitable
19 qu'attendre de l'appliquer sur les... les
20 derniers dollars du projet.

21 Il a été également - et là ça ne fait pas
22 partie de votre... de votre question de ce matin,
23 mais ça a été discuté en audience et je voulais
24 l'aborder avec vous - il a été également question
25 du compte de frais reportés dans ce dossier-ci.

1 Monsieur Cormier a mentionné que ça pourrait être
2 une bonne solution. Par contre, pratico-pratique,
3 ça pourrait être difficile à appliquer.

4 Et l'autre problématique qu'on voit par
5 rapport à cette solution-ci, c'est que la
6 capacité excédentaire de mille deux cents
7 mégawatts (1200 MW) est associée au chemin HQT-
8 New Hampshire, pour lequel en ce moment une
9 convention de service ferme est signée, donc il y
10 a déjà un client qui... qui en profite. Le compte
11 de frais reportés, c'était de le garder tant et
12 aussi longtemps qu'il n'y a pas une convention de
13 service ferme qui vient assurer les revenus pour
14 la capacité excédentaire.

15 Me LISE DUQUETTE :

16 Sur cette question-là, donc pendant qu'on en
17 parle, donc il y a déjà une convention de
18 service, certains pourraient argumenter un
19 certain droit acquis de la part du Producteur à
20 avoir accès à cette ligne-là. La question
21 demeure. À ce moment-là, si la jamais la Régie
22 devait faire une détermination en votre faveur,
23 est-ce que c'est l'actionnaire qui absorbe ou
24 est-ce qu'effectivement, lorsqu'il y aurait une
25 prochaine convention de service qui pourrait...

1 mais je ne sais pas quand, puisqu'il y a déjà
2 quelque chose de mis en place, comment c'est
3 absorbé cette capacité excédentaire-là dans
4 les...

5 (16 h 15)

6 Me NICOLAS DUBÉ :

7 Dans ce cas-ci, ça serait à l'actionnaire de
8 payer, d'absorber les frais parce que si la...
9 Tout est une question d'hypothèses de base. Donc,
10 si les hypothèses avaient été correctes dès le
11 départ, le principe de la causalité des coûts
12 aurait été respecté.

13 Me LISE DUQUETTE :

14 Donc, si je comprends bien, votre position, à
15 moins que le Producteur accepte de renégocier -
16 on ne sait jamais - accepte de renégocier, ça
17 serait donc à l'actionnaire de...

18 Me NICOLAS DUBÉ :

19 Oui.

20 Me LISE DUQUETTE :

21 ... de prendre cette partie. Je vous remercie. Ça
22 va être l'ensemble de mes questions.

23 LE PRÉSIDENT :

24 Juste sur la phase 2, Maître Dubé, vous n'avez
25 pas d'autre chose à me rajouter?

1 Me NICOLAS DUBÉ :

2 Non, bien je vais faire...

3 LE PRÉSIDENT :

4 Vous allez le faire par lettre pour nous informer

5 de... Vous représentez deux...

6 Me NICOLAS DUBÉ :

7 Oui, de nos disponibilités.

8 LE PRÉSIDENT :

9 Oui.

10 Me NICOLAS DUBÉ :

11 Et, bien entendu, tous les commentaires que j'ai

12 faits pour EBM valent pour NEMC dans le présent

13 dossier. Donc, je termine en vous disant que

14 j'étais bien content de m'adresser à vous pour la

15 première fois.

16 LE PRÉSIDENT :

17 Merci. Bonne fin de journée. Maître Neuman?

18 Maître Neuman, nous allons prendre une pause. Je

19 veux juste savoir, une courte pause avant de vous

20 entendre pour avoir les idées les plus claires

21 possibles. Vous aviez annoncé quarante (40)

22 minutes. Est-ce que vous rentrez dans ces

23 quarante (40) minutes ou vous faites comme...

24 vous débordez?

25

1 Me DOMINIQUE NEUMAN :

2 Je devrais être en mesure de rentrer dans le
3 quarante (40) minutes. Je ne vais pas faire une
4 deuxième évaluation parce que si jamais j'ai à la
5 remodifier après donc, pour l'instant, je m'en
6 tiens à ça pour l'instant.

7 LE PRÉSIDENT :

8 O.K. Je vous inviterais à vous en tenir puis je
9 ne vous en tiendrai pas rigueur...

10 Me DOMINIQUE NEUMAN :

11 Absolument.

12 LE PRÉSIDENT :

13 ... si jamais ça déborde mais il est quand même
14 rendu quatre heures quinze (16 h 15).

15 Me DOMINIQUE NEUMAN :

16 Oui, oui. Mon plan d'argumentation est déjà peut-
17 être sur le site de la Régie. Oui? D'accord
18 merci.

19 LE PRÉSIDENT :

20 Maître Fréchette, pendant que nous allons aller
21 en courte pause, et avant d'entendre maître
22 Neuman, voulez-vous avoir - et je suis certain
23 que vous l'avez déjà fait parce que je sais que
24 vous êtes quelqu'un qui vous lancez dans le temps
25 - me faire une proposition comment vous voyez

1 votre réplique.

2 Me YVES FRÉCHETTE :

3 Écoutez, je ne vous ferai pas de cachette ici. La
4 présentation qui vient d'être faite par NEMC qui
5 couvre des dossiers, qui fait des liens
6 transversaux dans la preuve de différents
7 dossiers, on va même citer monsieur Orans,
8 alors... Je ne sais pas aujourd'hui où il est
9 mais, en tout cas, il y a quand même, il y a pour
10 moi une réflexion profonde à avoir. Il y a le
11 temps aussi de la journée qui s'écoule alors j'ai
12 une certaine fraîcheur qui s'amenuise quand on
13 arrive à dix-sept heures (17 h 00) après une
14 journée de cette nature-là et c'est des sujets
15 importants.

16 Alors, si vous me permettez, j'aimerais une
17 pause. Au retour de la pause, j'aurai peut-être
18 les idées un petit peu plus claires pour...

19 LE PRÉSIDENT :

20 Oui. Donc...

21 Me YVES FRÉCHETTE :

22 ... la séquence, la suite des événements que je
23 vous proposerai.

24 LE PRÉSIDENT :

25 Parfait. Nous allons aller en pause et, avant

1 d'entendre maître Neuman, je vais juste prendre
2 ce que vous nous proposez. On va entendre maître
3 Neuman puis après ça, on va voir si on arrive à
4 la même place vous et nous. Nous, en fait, ce
5 qu'on veut c'est vous donner les meilleures
6 conditions possibles puis on veut aussi savoir
7 qu'est-ce qui nous attend parce que,
8 naturellement, il faut régler des choses. Ça vous
9 va?

10 Me YVES FRÉCHETTE :

11 Oui, oui, je suis tout à fait conscient de ça.
12 Donnez-moi deux minutes.

13 LE PRÉSIDENT :

14 Et vraiment la pause, je vais vraiment... Cinq
15 minutes, on va prendre la pause très courte. Ça
16 vous va? Merci.

17 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

18 REPRISE DE L'AUDIENCE

19 (16 h 30)

20 LE PRÉSIDENT :

21 Maître Fréchette.

22 Me YVES FRÉCHETTE :

23 Alors, rebonjour. Alors, je ne sais pas si
24 vendredi seize heures (16 h 00) serait quelque
25 chose qui vous apparaît raisonnable.

1 LE PRÉSIDENT :

2 Accordé.

3 Me YVES FRÉCHETTE :

4 Pour moi, ça me le semble.

5 LE PRÉSIDENT :

6 Accordé.

7 Me YVES FRÉCHETTE :

8 Je dois vous dire que même ça, ça va être
9 exigeant. C'est quand même beaucoup de travail,
10 mais d'ici vendredi seize heures (16 h 00), avec
11 l'aide de mes collègues, là, on est capable de
12 vous contextualiser ça, de vous ramener ça à son
13 essence.

14 LE PRÉSIDENT :

15 Oui. J'ai quelqu'un qui va vous poser une
16 question, mais... Oui, Maître Dubé.

17 Me NICOLAS DUBÉ :

18 Si vous me permettez simplement un commentaire.
19 Maître Fréchette a mentionné en début d'audience
20 qu'il avait une problématique à ce que maître
21 Hamelin témoigne (sic et que, lui, témoigne et
22 qu'elle ait trois jours pour se préparer. À
23 l'inverse, j'ai la même problématique.

24 La preuve du Transporteur dans son plan
25 d'argumentation faisait trois ou quatre pages sur

1 le projet Chamouchouane. Je veux simplement
2 m'assurer que la réplique va être succincte. Et
3 vendredi, on trouve... je trouve ça un peu
4 éloigné. Normalement, une réplique, c'est court
5 et concis puis c'est rapide, là.

6 LE PRÉSIDENT :

7 Oui. Vous avez terminé?

8 Me NICOLAS DUBÉ :

9 Oui.

10 LE PRÉSIDENT :

11 Bon. Je veux dire que la Régie est maître de sa
12 procédure, on n'a pas de problème avec le
13 vendredi seize heures (16 h 00). On sait ce que
14 doit contenir une réplique et ce qu'elle ne doit
15 pas contenir, bien on le tasse de toute façon.
16 Alors, vous n'avez pas à vous inquiéter sur
17 l'équité des choses. On peut juste vous dire que
18 j'ai eu une demande, je trouve la demande
19 correcte et je vais faire en sorte, mes collègues
20 et moi, de la traiter de façon la plus équitable.

21 Me NICOLAS DUBÉ :

22 Parfait. Je vous remercie.

23 LE PRÉSIDENT :

24 Puis en même temps, ma collègue me dit à
25 l'oreille, il y a beaucoup d'enjeux. Alors, je

1 veux dire, on aurait pu faire ça demain matin. On
2 n'avait pas prévu autant de temps. Alors, moi, je
3 n'ai pas de problème. Écrit des fois, plus vous
4 avez... vous avez eu un excellent plan
5 d'argumentation, je suis sûr que vous n'avez pas
6 passé une heure à faire ça parce que c'est plus
7 long quand c'est par écrit en règle générale.

8 Mais, inquiétez-vous pas, je pense que la
9 Régie a la tradition du respect de la plus grande
10 équité entre les intervenants et les assujettis
11 parce qu'on a besoin, en fait, de l'assujetti et
12 des intervenants pour rendre de bonnes décisions.

13 Me NICOLAS DUBÉ :

14 Parfait. C'était simplement l'objectif de mon
15 commentaire, une question d'équité.

16 LE PRÉSIDENT :

17 Tout à fait.

18 Me NICOLAS DUBÉ :

19 Et je vous ai entendu.

20 LE PRÉSIDENT :

21 C'est noté.

22 Me NICOLAS DUBÉ :

23 Merci.

24 LE PRÉSIDENT :

25 Merci. Bonjour, Maître Neuman. Votre tapis de

1 souris en main.

2 PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

3 Oui, absolument. Dominique Neuman pour Stratégies
4 énergétiques et l'Association québécoise de lutte
5 contre la pollution atmosphérique. Alors,
6 bonjour, Monsieur le Président. Bonjour, Mesdames
7 les Régisseuses.

8 J'ai des copies papier de l'argumentation,
9 du plan d'argumentation qui se trouve déjà sur le
10 site web de la Régie.

11 LE PRÉSIDENT :

12 On peut débiter.

13 Me DOMINIQUE NEUMAN :

14 Oui. Bonjour. Alors, d'abord, comme nous le
15 faisons habituellement, les thèmes du présent
16 dossier qui portent sur l'efficience, les
17 indicateurs de performance et les objectifs
18 corporatifs pour fin de rémunération incitative,
19 nous les traitons à l'intérieur des thèmes que
20 sont les charges et les investissements puisque
21 nous considérons et c'est quelque chose qui est
22 récurrent dans nos représentations dans les
23 causes tarifaires du Transporteur, nous ne
24 considérons pas ça comme des thèmes distincts, ce
25 sont des thèmes qui doivent nous amener à

1 réfléchir et à décider quelque chose quant aux
2 charges et quant aux investissements de
3 l'assujetti.

4 Également, nous avons remarqué que, dans son
5 argumentation, le Transporteur a classé la
6 question du taux de perte dans la
7 commercialisation. Quant à nous, nous le classons
8 comme étant une charge, c'est-à-dire que ça fait
9 partie de la charge... des charges
10 d'approvisionnement et dont le Transporteur doit
11 tenir compte lorsqu'il prend des décisions, donc
12 le taux de perte est considéré comme une charge.

13 (16 h 35)

14 Par ailleurs, un thème qui est... Nous
15 soulignons qu'il y a une question qui est
16 récurrente quant à trois sujets qui ont été
17 abordés dans le présent dossier : d'une part
18 l'amortissement de la valeur résiduelle des
19 actifs échoués, à savoir les disjoncteurs PK;
20 deuxièmement, l'identification de la partie du
21 coût de l'actif autorisé de Chamouchouane qui
22 doit être incluse dans la base de tarification du
23 Transporteur; et, troisièmement, l'autorisation
24 des dépenses de deux mille dix-sept (2017) aux
25 fins de maintenance et le modèle de gestion des

1 actifs.

2 Cet enjeu commun, c'est, d'une part, l'enjeu
3 du fardeau de preuve du Transporteur et aussi la
4 question de savoir qui doit supporter le risque
5 d'erreur si une décision inappropriée est rendue
6 à une certaine date, soit parce qu'elle a été
7 inappropriée lorsqu'elle a été rendue, soit parce
8 que, rétrospectivement par la suite, on trouve
9 qu'elle a été inappropriée, on doit rendre une
10 autre décision. Qui doit supporter le risque de
11 l'erreur qui a été ainsi commise? Et c'est
12 quelque chose qui, comme vous allez le voir dans
13 les représentations que je vais vous faire sur
14 ces trois thèmes, revient quant à ces trois
15 thèmes.

16 Donc, je vais d'abord vous traiter des
17 charges nettes d'exploitation. D'une part,
18 l'autorisation des dépenses de deux mille dix-
19 sept (2017) pour fins de maintenance et le
20 contrôle... et le modèle de gestion des actifs.
21 Nous avons entendu avec, comme je l'avais
22 mentionné à l'époque, avec beaucoup de joie la
23 nouvelle approche par la haute direction du
24 Transporteur qui a été exprimée le deuxième jour
25 d'audience du présent dossier.

1 D'une part, il y a un modèle de gestion des
2 actifs qui est énoncé, qui est proposé dans le
3 présent dossier, suite aux demandes que la Régie
4 a formulées l'an dernier. Et par ailleurs, le
5 nouveau président du Transporteur énonce qu'il
6 souhaite aller plus loin en développant un plan
7 d'affaires qui sera... qui est en cours
8 d'élaboration et qui sera présenté lors de la
9 prochaine cause tarifaire.

10 Ce modèle de gestion des actifs et ce plan
11 d'affaires à venir nous réjouissent puisqu'ils
12 semblent s'adresser encore davantage que ce qui a
13 été fait auparavant à l'enjeu du vieillissement
14 des actifs et à l'enjeu du risque de fiabilité
15 que cela entraîne.

16 Comme ça a été souligné, il y a... En fait
17 ce que nous vous soulignons, c'est qu'il y a une
18 présomption certes réfragable, mais une
19 présomption quand même quant à la qualité de la
20 gestion de l'assujetti au soutien d'une dépense
21 dont l'autorisation est demandée. Cette
22 présomption réfragable a été énoncée notamment au
23 dossier R-3609-2006 dans la décision D-2007-24.
24 Les trois régisseurs faisaient état de cette
25 présomption, mais le régisseur Carrier nous

1 semblait l'exprimer de manière plus adéquate
2 selon nous. Il s'agissait dans ce dossier d'une
3 présomption de la qualité de gestion pour décider
4 si un actif... ici, on parle maintenant ici d'une
5 dépense, mais si un actif avait été prudemment
6 acquis, il s'agissait en l'espèce du dossier de
7 Gaz Métropolitain relatif au dépassement majeur
8 de coûts de son projet d'investissement à Sainte-
9 Sophie.

10 Donc, les trois régisseurs ont exprimé qu'il
11 y avait une présomption de prudence qui
12 s'appliquait dans le dossier en question à
13 l'ensemble des investissements. Mais nous vous
14 soumettons que ça s'applique également aux
15 dépenses, aux charges du Transporteur. Dans cette
16 décision décision D-2007-24, les deux régisseurs
17 de la majorité avaient exprimé une position qui
18 nous semble un petit peu trop formaliste, avaient
19 indiqué que la Régie devait donner effet à cette
20 présomption sauf s'il y avait une partie ou un
21 intervenant qui venait devant elle lui présenter
22 une preuve contraire repoussant cette
23 présomption. Le régisseur Carrier, quant à nous,
24 avait pris une position plus... qui nous semble
25 davantage conforme avec le rôle de la Régie,

1 puisque'il a dit que, même si aucun intervenant ne
2 conteste la prudence d'un investissement, la
3 Régie, d'office, elle-même peut la remettre en
4 question puisque c'est son rôle de statuer dans
5 l'intérêt public même s'il n'y a aucun
6 intervenant qui lui soumet des représentations
7 sur un sujet donné.

8 (16 h 40)

9 Donc, tout cela pour dire que, selon nous,
10 il y a une présomption donc, de qualité de la
11 gestion de l'assujetti au soutien de la dépense
12 qu'elle propose. Cette présomption est nécessaire
13 au fonctionnement de la Régie. Parce que, si on
14 ne tenait... on n'appliquait pas cette
15 présomption, ça signifierait que chaque assujetti
16 aurait à justifier, de façon immense, chacun de
17 ses postes budgétaires, donc, les causes
18 annuelles pourraient prendre plus d'un an à être
19 entendues. Ce qui est déjà arrivé, incidemment.
20 Et ça n'en finirait pas.

21 Même si, théoriquement, chaque dépense doit
22 être justifiée, on prend pour acquis qu'une
23 preuve sommaire, qui apparaît dans la preuve
24 initialement déposée, appuyée par un affidavit,
25 suffit à établir que la liste des différentes

1 dépenses, des différents coûts qui apparaissent
2 dans la preuve, ont été raisonnablement encourus.
3 Et c'est s'il y a soit une demande de la Régie,
4 qui met en question telle ou telle dépense, soit
5 une représentation d'un intervenant que l'on va
6 aborder le poste budgétaire de manière plus
7 approfondie.

8 Sur cette présomption, j'attire votre
9 attention au cas où il y aurait un lien qui se
10 fait avec la situation qui existe en Ontario. Je
11 sais qu'en Ontario, il y a une règle dans la Loi
12 constitutive, je ne l'ai pas devant moi, qui dit
13 explicitement que le fardeau de preuve repose sur
14 l'assujetti. Or, devant nous, au Québec, devant
15 la Régie de l'énergie, ce n'est pas dit
16 explicitement et la Régie est maître de sa preuve
17 et de sa procédure. Donc, elle peut prendre pour
18 acquis que la preuve sommaire, déposée
19 initialement lors du dépôt initial du dossier
20 tarifaire, suffit à établir cette présomption et
21 lui permet d'aller plus loin. Et cette règle
22 permet d'approuver la quasi totalité des
23 dépenses. Ce ne seront qu'un très petit nombre
24 d'entre eux qui attireront l'attention de la
25 Régie de façon plus particulière et qui nous

1 nécessiteront un examen plus approfondi. En
2 l'occurrence, la Régie a demandé cet examen plus
3 approfondi.

4 Nous soumettons qu'Hydro-Québec, en tenant
5 compte de la présomption dont elle bénéficiait
6 déjà et de la preuve supplémentaire qu'elle a
7 logée au présent dossier, a satisfait son fardeau
8 de preuve pour démontrer que les dépenses
9 supplémentaires pour fins de maintenance, qui
10 sont demandées pour deux mille dix-sept (2017),
11 devraient être approuvées.

12 Nous notons, en premier lieu, que les
13 résultats courants de l'indice IC, l'indicateur
14 de performance... pardon, de l'indice de
15 continuité, sont certes très favorables mais on
16 réalise maintenant que cet indicateur ne mesure
17 pas en temps réel les problématiques. Car, dans
18 un réseau N-1, cet indicateur de continuité ne
19 reflète, par définition, que les indisponibilités
20 de deuxième contingence et plus, c'est-à-dire
21 celles qui se traduisent par une interruption de
22 service effective.

23 Au présent dossier, Hydro-Québec propose un
24 nouvel indicateur d'indisponibilités forcées,
25 celui-ci reflétant surtout la première

1 contingence. Donc, c'est un indicateur
2 précurseur... un indice précurseur en temps réel
3 d'une problématique sur le réseau. Et nous vous
4 soumettons que c'est cet indicateur, cet
5 indicateur d'indisponibilités forcées qui est le
6 mieux à même de détecter en temps réel une
7 problématique sur le réseau.

8 Donc, même s'il n'y a pas d'interruption de
9 service, le fait qu'il y a un plus grand
10 nombre... qu'il y ait une croissance des
11 indisponibilités forcées, comme cela a été
12 démonstré dans la preuve, est un indicateur de
13 cette problématique. Et c'est le résultat de la
14 décision à la fois d'Hydro-Québec et de la Régie
15 d'avoir un réseau de transport basé sur le
16 principe N-1 qui génère cela.

17 Donc, cela signifie, parce que la Régie a
18 décidé que le réseau est de nature... est
19 structuré selon le principe N-1, ça signifie que
20 vous allez voir les indisponibilités, vous allez
21 voir les problématiques avant qu'elles se
22 traduisent par des coupures de service.

23 Donc, vous pourrez réagir à partir de cette
24 information que vous aurez sur les
25 indisponibilités forcées de première contingence

1 à temps et avant que la qualité du service ne
2 s'en trouve affectée directement. Et ceci ne
3 signifie pas... le fait que les indisponibilités
4 forcées ne se traduisent pas immédiatement par
5 des interruptions de service ne signifie pas
6 qu'elles ne sont pas significatives, au
7 contraire, elles reflètent le problème et elles
8 vous donnent l'outil, l'information qui vous
9 permet d'intervenir avant qu'on atteigne la
10 deuxième contingence où, là, ça se traduira par
11 des coupures de service.

12 (16 h 45)

13 Comme je le mentionne au bas de la page 2 de
14 mon plan d'argumentation, certains intervenants
15 font erreur en tirant argument du fait que la
16 hausse des charges de maintenance d'une année
17 donnée n'a pas amené une réduction des
18 discontinuités de service la même année.

19 En effet, par définition, par sa nature,
20 l'indice IC n'est pas un indice qui va varier
21 nécessairement la même année qu'il y aurait
22 éventuellement un défaut de maintenance. C'est
23 quelque... c'est une problématique qui va évoluer
24 à long terme, c'est-à-dire d'abord il y aura
25 des... il y aura des indisponibilités forcées ne

1 se traduisant pas par des coupures de service. Et
2 par la suite, si le problème se maintient, si la
3 problématique continue, ce n'est qu'à plus long
4 terme que cela se traduira par des discontinuités
5 de service.

6 Et le risque que... de cette problématique,
7 le risque d'une discontinuité de service est un
8 risque réel qui est démontré à la fois par
9 l'accroissement des indisponibilités forcées,
10 donc de première contingence, et par la réalité
11 du vieillissement des actifs. Ça fait des années
12 qu'on sait que le risque va s'accroître avec les
13 années, on entre dans la période où le risque va
14 être accru, le risque de défaillance va être
15 accru. On le sait, ça.

16 Et les discontinuités de service... en fait,
17 non. Le vieillissement des actifs, donc je
18 mentionne un enjeu... un impact sur la fia...
19 aura un impact sur la fiabilité du service et
20 donc, à terme, sur l'attractivité de
21 l'électricité par rapport aux formes d'énergie
22 plus polluantes quant aux charges non captives.
23 Et nous citons, c'est quelque chose dont la Régie
24 a connaissance d'office, c'est quelque chose qui
25 est... qui a été publié il y a très longtemps, le

1 rapport Nicolet sur le verglas de mil neuf cent
2 quatre-vingt-dix-huit (1998), qui a souligné que
3 les discontinuités de service pouvaient amener un
4 transfert de clients de charge non captive de
5 l'électricité vers des formes d'énergie plus
6 polluantes.

7 Je suis au troisième boulet de la page 3.
8 Nous vous soumettons qu'il y a une preuve
9 substantielle de la part de HQT quant à la
10 rigueur du processus l'ayant amené à proposer une
11 hausse récurrente de quarante-cinq millions (45
12 M\$) en charges de maintenance en application de
13 son Modèle de gestion des actifs.

14 Quant à ce Modèle, nous vous soumettons
15 qu'il est nécessaire d'établir un lien entre la
16 stratégie de maintenance des actifs et la
17 stratégie d'investissements en pérennité qui,
18 elle, fait l'objet d'une stratégie déjà établie,
19 déjà acceptée par la Régie depuis plusieurs
20 années.

21 De plus, et c'est un élément que nous avons
22 souligné particulièrement dans notre preuve, les
23 indicateurs révèlent une baisse significative du
24 taux de récupération des déversements
25 accidentels. Et c'est quelque chose qui peut être

1 relié à un problème de maintenance des actifs.

2 La hausse récurrente de quarante-cinq
3 millions (45 M\$) en charges de maintenance, en
4 application de son Modèle de gestion des actifs,
5 demandée par le Transporteur à partir de deux
6 mille dix-sept (2017), remédie aussi en partie
7 aux refus d'années antérieurs par la Régie de
8 telles hausses en attente d'une preuve plus
9 complète au présent dossier. Donc le pourcentage
10 de hausse doit peut-être être considéré sur une
11 base multi-annuelle plutôt que simplement en
12 comparant avec l'année précédente.

13 Certains ont... certains intervenants ont
14 plaidé qu'on n'a quand même pas de certitude
15 absolue qui permette de corrélérer de façon
16 parfaite le niveau de dépenses demandé, le
17 montant demandé en dépenses. Et d'une part la
18 certitude qu'il y aura une baisse des
19 indisponibilités forcées. On a aussi souligné,
20 certains ont aussi souligné qu'on n'a pas le coût
21 exact de ce que cela coûterait de ne pas dépenser
22 telle et telle somme qui est demandée.

23 (16 h 50)

24 Là-dessus, je vous ferais un exemple
25 comparatif, pour changer, avec le diabète. J'ai

1 fait beaucoup de recherche et, pour essayer de
2 savoir combien cela coûte de ne pas guérir une
3 personne diabétique, je n'ai pas trouvé et il me
4 semble qu'on ne sait pas combien cela coûte de ne
5 pas guérir une personne diabétique.

6 Est-ce que ça veut dire qu'il faudrait
7 arrêter de traiter les personnes diabétiques
8 jusqu'à ce qu'on sache combien ça coûte de ne pas
9 les traiter? Je pense que non. Je pense qu'on a
10 déjà suffisamment d'éléments pour savoir qu'il
11 faut traiter, que c'est une bonne chose de
12 traiter les personnes diabétiques pour toutes
13 sortes de bonnes raisons et donc on va le faire,
14 même si on n'est pas capables de chiffrer combien
15 ça coûterait de ne pas les traiter.

16 Et sur ce point, nous vous rappelons que la
17 Régie doit, dans l'exercice de ses fonctions,
18 notamment tenir compte de l'intérêt public, du
19 développement durable et de l'équité - c'est son
20 article 5 - et nous pensons que vous avez donc
21 suffisamment d'éléments à votre disposition au
22 présent dossier pour autoriser la dépense
23 récurrente de quarante-cinq millions (45 M) en
24 charges de maintenance en application du modèle
25 de gestion des actifs demandée par le

1 Transporteur.

2 Je passe maintenant aux charges salariales,
3 plus particulièrement aux charges de bonification
4 salariale. Nous constatons que le poids, le
5 seuil, la cible, l'idéal de l'objectif d'indice
6 de continuité n'ont pas varié entre le présent
7 dossier et le dossier actuel. Donc, entre deux
8 mille quinze (2015) et deux mille seize (2016).

9 S'il y a un objectif corporatif qui aurait
10 dû être plus ambitieux suite à la demande de la
11 Régie de l'an dernier, c'est bien celui-là. Il
12 aurait été souhaitable peut-être non seulement
13 d'accroître le poids et/ou les trois seuils - le
14 seuil, la cible et l'idéal de cet indicateur -
15 mais peut-être même d'explorer ce que l'on aurait
16 pu faire avec la preuve nouvelle qu'Hydro-Québec
17 TransÉnergie dépose au présent dossier quant à
18 son nouvel indicateur d'interruption forcée.

19 Parce que s'il est vrai - et nous sommes
20 d'accord avec ça et comme le Transporteur le
21 soumet - que c'est l'indicateur d'interruption
22 forcée qui est davantage significatif des actions
23 en temps réel qui sont posées sur le terrain,
24 alors que l'indice de continuité, lui, c'est
25 quelque chose qui va évoluer à long terme, donc

1 peut-être que c'est l'indicateur d'interruption
2 forcée qui devrait être davantage retenu pour
3 décider si on va accorder un boni ou non aux
4 employés du Transporteur pour une année donnée.

5 Parce que si l'indice IC, l'indice de
6 continuité, si l'indice baisse, ce sera
7 généralement le fruit d'une omission et d'une
8 négligence des années passées, pas de l'année en
9 cours sur laquelle porterait la bonification,
10 alors que des interruptions forcées refléteraient
11 peut-être davantage ce qui se fait en temps réel
12 et donc, il y a une plus grande logique à
13 utiliser comme objectif corporatif un indicateur
14 d'interruption forcée de l'année en cours pour
15 décider si l'on va accorder des bonis pour
16 l'année en cours aux employés du Transporteur.

17 Toujours sur les charges salariales, nous
18 soumettons qu'il ne devrait pas y avoir de bonis
19 en cas de rapport de non-conformité aux normes
20 NERC ou NPCC en ce sens que s'il y a de tels
21 rapports de non-conformité, ne serait-ce qu'un,
22 nous ne pensons pas que les employés du
23 Transporteur devraient être dans la situation où
24 ils vont recevoir un boni parce qu'il y a eu des
25 avis de non-conformité mais pas beaucoup. Il nous

1 semble que la bonification ne devrait survenir
2 que s'il y a zéro avis de non-conformité une
3 année donnée. Donc, le seuil, la cible et l'idéal
4 devraient être de zéro avis de non-conformité
5 quant aux normes NERC et NPCC.

6 (16 h 55)

7 Le sujet suivant. Nous soumettons qu'il ne
8 devrait pas y avoir de bonification
9 proportionnelle à la quantité de demandes
10 d'autorisation d'investissement logées par le
11 Transporteur devant la Régie ou proportionnelle à
12 la quantité de mises en service réalisées. Ce
13 sont les besoins qui déterminent si des demandes
14 d'autorisation sont logées ou non ou sont
15 reportées. Ce sont les besoins qui déterminent si
16 elles sont accueillies ou non par la Régie ou
17 reportées. Et ce sont les besoins qui déterminent
18 si les investissements déjà autorisés vont être
19 mis en service ou non ou s'ils seront reportés.

20 Il n'y a aucune raison logique de bonifier
21 les employés du Transporteur parce qu'ils
22 auraient été plus rapides à loger des demandes
23 auprès de la Régie ou plus rapides à mettre en
24 service que ce qui doit être fait selon les
25 besoins.

1 Donc, ceci étant dit, il y a quelques autres
2 indicateurs nouveaux auxquels nous sommes
3 favorables. Ils sont mentionnés dans le rapport
4 que nous avons mis en preuve. Mais, il y a quand
5 même des lacunes dans ces objectifs corporatifs
6 que je viens de mentionner.

7 Donc, ceci étant dit, c'est à la discrétion
8 de la Régie d'accepter ou non, en tout ou en
9 partie, la prévision des charges de bonification
10 salariale pour deux mille dix-sept (2017), malgré
11 la persistance de ces lacunes.

12 Je passe maintenant à la question du taux de
13 pertes en transport. Nous n'avons pas d'objection
14 à l'étude demandée par l'AHQ-ARQ et appuyée par
15 EBM, étude qui viserait à identifier les causes
16 du taux de pertes de transport élevé qui existe
17 chez Hydro-Québec TransÉnergie.

18 Nous nous en remettons à votre discrétion
19 là-dessus, c'est-à-dire que nous ne le proposons
20 pas, mais en même temps nous ne sommes pas en
21 train de vous faire la recommandation de ne pas
22 commander cette étude. Ce que nous vous
23 soulignons, c'est qu'il y a des réalités
24 incontournables telles que mises en preuve au
25 présent dossier, dans la preuve écrite et orale

1 de SÉ-AQLPA. Nous vous soumettons les réponses...
2 les références à la fois à la preuve écrite et à
3 la preuve orale, à savoir le témoignage de
4 monsieur Jean-Claude Deslauriers à l'audience.

5 C'est en effet une réalité technique que le
6 taux de pertes élevé est intimement lié à la
7 morphologie du réseau, à savoir des longues
8 lignes, de l'ajout de capacité par compensation
9 plutôt que par ajout de lignes, des
10 interconnexions et des thyristors dont monsieur
11 Deslauriers a longuement parlé et je pense que je
12 ne serais pas capable de répéter les explications
13 qu'il vous a fournies mais, semble-t-il, ça
14 cause... ce type d'appareillage cause, par leur
15 nature, de grandes pertes électriques sur le
16 réseau.

17 Donc, dans ce contexte, un balisage serait
18 de peu d'utilité, tel que mentionné dans notre
19 preuve. S'il y a étude des causes du taux de
20 pertes, elle devrait donc être centrée sur la
21 situation particulière de HQT.

22 Par ailleurs, et comme cela a été mentionné
23 dans notre preuve écrite et précisé par le
24 témoignage oral de monsieur Fontaine, la Régie
25 devrait selon nous modifier sa description de ce

1 que le taux de pertes représente en ne référant
2 qu'à l'énergie annuelle et non plus au débit
3 horaire maximal, comme cela paraît dans les
4 décisions de la Régie depuis quelques années.
5 Donc, nous invitons à corriger ce descriptif qui
6 apparaît depuis quelques années et qui nous a
7 amenés, qui a amené nos témoins même à se
8 demander si le taux de pertes depuis, si je me
9 souviens bien, deux mille neuf (2009) que le
10 texte a été changé dans les décisions de la
11 Régie, si le taux de pertes était calculé
12 différemment par HQT après versus avant deux
13 mille neuf (2009).

14 Hydro-Québec TransÉnergie nous a dit que
15 « non, c'est toujours calculé de la même
16 manière », donc il pourrait être souhaitable de
17 corriger le descriptif de ce qu'est le taux de
18 pertes dans les décisions futures de la Régie.
19 Cela reflétera mieux la réalité actuelle - je
20 m'excuse pour les fautes d'orthographe - la
21 réalité actuelle du calcul de ce taux.

22 (17 h)

23 Je passe maintenant aux ajouts à la base de
24 tarification de deux mille sept (2007) (sic) et à
25 la planification sur dix (10) ans des

1 investissements et ajouts à la base de
2 tarification. Monsieur Deslauriers, dans sa
3 preuve, écrite et orale, a proposé un outil pour
4 guider et évaluer le choix d'investir entre un
5 raccordement bouclé et un raccordement en
6 dérivation. Il a proposé de prendre un certain
7 échantillon de raccordement des deux types dans
8 une même région géographique et de comparer les
9 fréquences d'interruptions de service, l'indice
10 SAIFI, entre ces deux groupes de raccordement.

11 Nous pensons qu'un outil de comparaison
12 entre les deux types de raccordement est
13 nécessaire. Si Hydro-Québec TransÉnergie dit que
14 ceci n'est pas le bon outil parce qu'il y a
15 différentes raisons pour lesquelles on
16 n'obtiendrait pas de résultats satisfaisants, eh
17 bien cela n'empêche... cela n'empêche pas de
18 considérer qu'il faut un outil quand même. Il est
19 souhaitable qu'il y ait un outil disponible au
20 Transporteur, mais surtout disponible à la Régie,
21 qui lui permette d'évaluer le caractère approprié
22 du choix de faire un raccordement bouclé ou un
23 raccordement en dérivation. Ça ne peut pas être
24 laissé dans tous les dossiers à la seule
25 discrétion du Transporteur.

1 On voit qu'il y a une certaine évolution,
2 évolution dont monsieur Deslauriers a parlé dans
3 sa preuve, quant à la quantité de dérivations...
4 de raccordements en mode dérivation qui sont
5 maintenant dans les différents projets. Il serait
6 souhaitable qu'il y ait quelque chose à quoi se
7 référer pour que la Régie puisse évaluer s'il
8 s'agit d'un bon choix ou s'il s'agit d'un choix
9 inadéquat, et si l'on devrait au contraire
10 préférer un raccordement bouclé. On sait que le
11 raccordement bouclé coûte plus cher. On le sait,
12 mais il faudrait avoir un outil permettant
13 d'évaluer le rapport qualité/prix entre ces deux
14 types de raccordement.

15 Dans sa présentation, Hydro-Québec avait
16 déposé une pièce HQT-15, Document 2.2. Je
17 m'excuse, je n'ai pas la référence mais vous vous
18 rappelez, c'était la pièce avec le fameux schéma.
19 À la page non numérotée, mais qui s'intitule
20 « Planification des réseaux régionaux ». Et nous
21 soumettons que la comparaison qui a été faite via
22 ce schéma et par le témoin qui l'a présenté,
23 entre un raccordement bouclé et un raccordement
24 en dérivation n'était pas adéquate, qu'elle était
25 biaisée puisqu'on avait alors comparé un bouclage

1 simple avec une dérivation double.

2 Et l'exemple qui avait été soumis, le
3 témoignage qui avait été soumis faisait valoir
4 que le bouclage double, et justement parce qu'il
5 était double, était de meilleure qualité qu'un
6 bouclage simple. Ce que l'on aurait dû faire, et
7 de toute façon ce que monsieur Deslauriers a
8 présenté dans sa propre preuve, c'est qu'un
9 bouclage double est très certainement beaucoup
10 plus fiable qu'une dérivation double. Mais, comme
11 je l'ai mentionné, ça coûte plus cher. Il
12 faudrait évaluer le rapport qualité/prix.

13 Je passe maintenant à l'identification de la
14 partie du coût de l'actif autorisé Chamouchouane
15 qui doit être incluse à la base de tarification
16 du Transporteur. Vous aurez remarqué incidemment,
17 Monsieur le Président et Mesdames les régisseurs,
18 que le mot Chamouchouane est écrit trois fois
19 dans ce texte et, à chaque fois, il est
20 incorrectement écrit. Donc, c'est quelque chose
21 qu'il faudrait un jour répéter davantage dans sa
22 douche comment prononcer Chamouchouane.

23 Nous vous soumettons que la présomption de
24 prudence issue de la décision d'autorisation sur
25 l'article 73 de la Loi est réfragable lors de

1 l'inclusion de l'actif dans la base tarifaire
2 lors d'une cause tarifaire sur l'article 49. J'ai
3 entendu tout à l'heure NALCOR vous faire une très
4 longue démonstration sur la nature de la
5 présomption et les cas où elle pouvait être
6 possible. Enfin j'ai entendu ça avec beaucoup
7 d'intérêt.

8 Quant à nous, nous ne nous prononçons pas
9 sur la question de savoir si la preuve a été
10 spécifiquement faite. Mais il me semble un petit
11 peu que NALCOR n'avait pas besoin d'aller aussi
12 loin dans sa démonstration. Il suffit de dire que
13 la présomption est réfragable, puis qu'il y a une
14 preuve dans ce dossier sur la question de savoir
15 si le coût de cet actif a été correctement divisé
16 entre ces différentes catégories. Il n'est pas
17 nécessaire d'argumenter longtemps sur ce qu'est
18 une présomption et sur les cas où on peut la
19 réfraguer, y répondre ou pas.

20 (17 h 05)

21 Monsieur Deslauriers a témoigné, notamment
22 aux notes sténographiques du vingt-cinq (25)
23 novembre deux mille six (2006), en page 96, que
24 l'identification de la surcapacité issue d'un
25 nouveau projet est une chose qui peut être

1 déterminée.

2 Quand il a affirmé ça, il a fait quelques
3 nuances à ça en disant que oui, certainement, il
4 y a une certaine difficulté parce que pour ça, il
5 faut identifier quelle est la charge prévue qui
6 résulterait des différents motifs pour lesquels
7 cet actif est construit.

8 Donc, il a dit qu'il y a un travail à faire,
9 qu'il y a un jugement à porter pour déterminer la
10 charge allouable au motif principal et la
11 surcapacité qui en résultera mais il n'a pas dit
12 qu'on ne pouvait pas identifier cette
13 surcapacité.

14 Et les propos de monsieur Deslauriers sont
15 peut-être incorrectement interprétés dans
16 l'argumentation du Transporteur en page 41, au
17 dernier paragraphe, puisque le Transporteur
18 semblait dire que monsieur Deslauriers n'était
19 pas tout à fait sûr qu'on pouvait la déterminer
20 cette surcapacité.

21 Alors, nous précisons que ce qui a été dit
22 par monsieur Deslauriers à la page 96, qui a été
23 aussi cité par NALCOR il y a quelques minutes
24 dans sa propre argumentation, c'est que oui, on
25 peut déterminer la surcapacité. On va faire des

1 hypothèses, on va faire des calculs et on peut
2 déterminer quelle est cette surcapacité.

3 Donc la Régie, au présent dossier, elle a
4 les éléments à sa disposition - que ce soit dans
5 le dossier Chamouchouane ou dans d'autres
6 dossiers - qui pourraient être de même nature.

7 Elle a les outils à sa disposition pour
8 déterminer quelle est la surcapacité et donc,
9 déterminer quelle part du coût de l'actif de
10 Chamouchouane devait aller en améliorations et
11 quelle part sera utile à une croissance future,
12 croissance qui un jour se matérialisera et, à ce
13 moment-là, la partie excédentaire de la capacité
14 pourra être utilisée.

15 Dans un autre dossier à venir, SÉ-AQLPA
16 feront des représentations qu'ils ont déjà faites
17 par écrit au présent dossier sur la manière
18 d'allouer - que ce soit par un compte de frais
19 reportés ou autrement - cette surcapacité pour
20 qu'elle soit payée par le bon utilisateur ou bon
21 moment.

22 Comme nous le mentionnons au dernier
23 paragraphe de cet item, si la Régie le juge à
24 propos, elle peut toujours reporter à ce futur
25 dossier ou cette future phase d'un autre dossier

1 sa décision sur l'identification de la partie du
2 coût de l'actif autorisé Chamouchouane qui doit
3 être incluse à la base de tarification du
4 Transporteur. Et nous vous référons à ce qui
5 avait été fait au dossier 3631-2007 dans la
6 décision D-2008-052 en page 7 qui était le
7 dossier relatif à l'autorisation des actifs pour
8 raccorder des parcs éoliens au réseau de
9 transport dans le réseau régional de Matapédia.

10 Il y avait certains enjeux qui se posaient
11 quant à la politique d'ajouts et le régisseur,
12 enfin, il y a eu une succession de décisions mais
13 à la fin avait décidé de reporter le traitement
14 de cet aspect-là à une cause ultérieure qui,
15 finalement, en fait... Oui, finalement, je pense
16 que c'est toujours en cours.

17 Donc, si la Régie préfère avoir à établir
18 d'abord les principes généraux, elle peut
19 reporter la décision sur l'inclusion dans la base
20 de tarification du coût de Chamouchouane ou elle
21 peut prendre une décision provisoire pour inclure
22 quelque chose mais réserver sa décision sur le
23 reste ou, en tout cas, la Régie a différents
24 outils décisionnels qui lui permettent de
25 s'assurer que la décision de Chamouchouane sera

1 conforme aux principes généraux qui seront
2 établis ultérieurement dans une autre décision.

3 (17 h 10)

4 Une question a été posée par la Formation il
5 y a quelques minutes quant à la ques... quant à
6 ce qu'il adviendrait du contrat, des contrats
7 entre le Transporteur et l'utilisateur du réseau.
8 Il faudrait voir d'abord si ces contrats - et je
9 ne les ai pas... ils doivent être dans les
10 dossiers, mais je ne les ai pas vérifiés quant à
11 cet aspect-là - s'ils comportent une clause de
12 réserve disant qu'ils sont conditionnels à une
13 décision de la Régie de l'énergie. Mais j'en
14 doute, puisque probablement la décision dont
15 ils... qui serait la condition, ce serait la
16 décision d'autorisation et non pas la décision
17 d'inclusion à la base de tarification.

18 Il y a peut-être une possibilité pour Hydro-
19 Québec TransÉnergie de réévaluer... réévaluer...
20 en fait, de réouvrir ces contrats sur la base des
21 causes prévues en droit des obligations pour
22 nullité de contrat pour cause d'erreur, il y a
23 différents motifs. Il y a peut-être des clauses,
24 il y a peut-être des clauses dans le contrat lui-
25 même ou alors dans le Code civil qui

1 permettraient au Transporteur de réouvrir ces
2 contrats. Et s'il n'y arrive pas, bien dans ce
3 cas quelqu'un va subir la perte et... en tout
4 cas, ça se peut que ce soit le Transporteur.

5 Je passe maintenant au sujet suivant, qui
6 est l'amortissement de la valeur résiduelle des
7 actifs échoués, à savoir les disjoncteurs PK.
8 C'est un investissement échoué. Ça corres...
9 c'est la définition même d'un investissement
10 échoué. Cet investisse... l'inclusion de cet
11 actif, les disjoncteurs PK, avait été durement
12 acceptée dans des causes tarifaires et c'est
13 l'élément qui est déterminant ici. Ce n'est pas
14 le fait que des autorisations d'acquérir ou de
15 construire ces disjoncteurs PK avaient été
16 rendues selon l'article 73 de la Loi. Ce qui
17 compte, pour les fins qui nous préoccupent, c'est
18 que selon l'article 49 de la Loi, ces actifs ont
19 été inclus à différentes dates dans la base de
20 tarification du Transporteur.

21 Alors là, la question qu'on doit se poser...
22 donc la décision est déjà rendue, a déjà été
23 rendue d'inclure ces actifs. Aujourd'hui, on sait
24 quelque chose que peut-être que le Transporteur
25 savait déjà, mais que la Régie, possiblement, ne

1 savait pas lorsqu'elle a décidé d'inclure ces
2 actifs dans la base de tarification.

3 On sait quelque chose qui nous amène à
4 radier ces actifs, à les retirer du service et on
5 doit déterminer ce qu'on fera avec la valeur non
6 amortie qui restait. Alors parmi les
7 possibilités, comme le Transporteur est une
8 société d'État, si c'est le Transporteur qui
9 assume la perte de cet investissement échoué,
10 dans ce cas-là c'est les citoyens du Québec qui
11 recevront moins de redevances de la part d'Hydro-
12 Québec.

13 L'autre alternative, ce serait que les
14 payeurs de tarif assument cet investissement
15 échoué. Alors la question de politique tarifaire
16 que vous avez à déterminer et cette question
17 c'est... ce n'est pas... on n'est pas... ce n'est
18 pas la première Régie devant laquelle elle se
19 pose. Beaucoup de Régie ont eu à se poser la
20 question de déterminer qui doit assumer le coût
21 d'un investissement échoué. Est-ce que c'est
22 l'assujetti? Ou est-ce que c'est le payeur de
23 tarif? Est-ce que c'est un petit peu chacun?

24 Donc c'est dans ce cadre-là que nous vous
25 soumettons que la décision devrait être prise.

1 Nous ne pensons pas que... O.K. Même en supposant
2 qu'Hydro-Québec Transport était dans le tort,
3 qu'elle savait qu'elle avait reçu un rapport en
4 deux mille trois (2003) disant que les
5 disjoncteurs PK étaient problématiques, un
6 rapport recommandant de tous les remplacer par
7 des disjoncteurs FS(6), même en supposant qu'elle
8 soit dans le tort, même en supposant que le
9 rapport était archi clair, que les possibilités
10 techniques étaient archi claires, que le choix de
11 tous les remplacer en deux mille trois (2003)
12 découlait de source, et donc qu'il y aurait une
13 faute d'Hydro-Québec TransÉnergie, même dans ce
14 cas-là, est-ce que toutes les fautes de
15 l'assujetti doivent être assumées par lui et par
16 son actionnaire, en l'occurrence, le gouvernement
17 du Québec et les citoyens du Québec?

18 (17 h 15)

19 La même question peut se poser quant à une
20 multitude de postes budgétaires. Des fois, il y a
21 des problèmes avec la clientèle. Des fois, il y a
22 des facturations erronées, il y a toutes sortes
23 de situations où un assujetti peut commettre des
24 fautes.

25 Est-ce qu'à chaque fois on va se mettre à

1 décortiquer et à chaque fois qu'il y a une faute
2 de l'assujetti on va dire « Ah! Non, ça ne rentre
3 pas... ça ne rentre pas dans le revenu requis,
4 c'est à vous, c'est à vous à l'assumer »?

5 Je donne à titre comparatif un autre
6 exemple. Il y a quelques années, il y a eu un
7 déversement accidentel de mazout aux Îles-de-la-
8 Madeleine et certains ont dit que c'était la
9 faute du Distributeur, d'Hydro-Québec
10 Distribution, qu'elle avait mal géré ses
11 conduites et que c'est par sa faute que ce
12 déversement a eu lieu.

13 Alors, est-ce que ça veut dire que, à cause
14 du fait que c'est la faute de l'assujetti, que
15 celui-ci ne pourra récupérer que zéro dollar dans
16 son revenu requis ou est-ce qu'on considère, au
17 contraire, qu'une certaine part des coûts
18 résultant d'une faute de l'assujetti doit quand
19 même être assumée par les payeurs de tarifs? Et
20 en gardant à l'esprit que, et je sais que ça
21 s'applique juste à HQD et HQT, ça ne
22 s'appliquerait pas à Gaz Métro et Gazifère, mais
23 que dans le cas de HQT et HQD, si ce ne sont pas
24 les payeurs de tarifs qui assument le coût de
25 cette faute, ce sont les citoyens du Québec.

1 Ça fait que je termine avec le dernier sujet
2 qui est inscrit en bas. Nous avons exprimé une
3 préoccupation dans un des rapports déposés en
4 preuve par SÉ-AQLPA quant à la baisse des
5 investissement et démantèlement... en fait, quant
6 au report, pardon, au report qui a été constaté
7 de façon interannuelle entre les investissements
8 en démantèlement, enlèvement et remise en état de
9 sites, comme cela a été mentionné oralement au
10 témoignage de monsieur Fontaine en audience.

11 Hydro-Québec TransÉnergie a expliqué que
12 s'il y avait un retard dans ses investissements,
13 c'est parce que l'actif de remplacement lui-même
14 a été retardé. Donc, on en prend note, mais
15 néanmoins, c'est quelque chose que l'on va suivre
16 en gardant à l'esprit que ce type
17 d'investissement, celui de remise en état, touche
18 en fait à des questions de décontamination de
19 sites. Donc, on veut s'assurer qu'il n'y a pas de
20 choses qui soient trop remises à plus tard et ça
21 fait partie du suivi que l'on ferait pour les
22 dossiers à venir.

23 Je termine par quelque chose qui n'est pas
24 dans le texte, à savoir la phase 2, le
25 calendrier. Donc, nous sommes disponibles en

1 avril deux mille dix-sept (2017) si la Régie
2 désire tenir une audience à cette date.

3 Cependant, nous sommes sensibles aux
4 arguments qui ont été soulignés notamment par
5 Hydro-Québec TransÉnergie et par le GRAME quant
6 au fait qu'il pourrait être souhaitable de
7 s'assurer que la décision finale en phase 1 soit
8 rendue avant de procéder à cette phase 2, surtout
9 s'il y a peut-être des sujets supplémentaires qui
10 pourraient être transférés vers cette phase 2 et
11 des sujets supplémentaires qui pourraient rendre
12 souhaitable de connaître la décision finale de la
13 Régie en phase 1.

14 Ça fait que ça complète mes représentations.
15 Je vous remercie beaucoup.

16 Me LISE DUQUETTE :

17 Un mini-commentaire, Monsieur... Maître Neuman,
18 juste pour vous dire, je comprends que toute
19 analogie est mauvaise particulièrement quand on
20 veut faire ça entre un réseau de transport et la
21 santé. Petite anecdote personnelle.

22 Mon frère étant... était atteint du diabète
23 et après avoir vécu pendant vingt (20) ans avec
24 quelqu'un qui était atteint du diabète, on peut
25 vous chiffrer rapidement les inconvénients, mais

1 je vous dirais surtout que c'est la mauvaise
2 analogie parce que, ce qu'on veut faire, c'est
3 éviter le diabète, donc qu'il y ait des indices
4 de continuité de service qui arrêtent parce qu'il
5 n'y a pas de médicaments d'administrés. Alors,
6 là-dessus, je... ce qu'on veut chercher à faire
7 surtout, c'est de le prévenir et donc de faire
8 une bonne diète et une bonne alimentation et des
9 bons exercices. Et c'est ce qu'on cherche à faire
10 ici, de faire cette détermination-là.

11 Ça fait que c'est juste pour dire, toute
12 analogie est mauvaise, particulièrement dans le
13 feu de l'action, des fois on ne prend pas les
14 bonnes, mais je comprends votre point.

15 Me DOMINIQUE NEUMAN :

16 Je vous remercie beaucoup. Je vais entendre...
17 l'exemple du diabète, c'est un exemple qui était
18 déjà ressorti, c'est vrai que j'ai un peu repris
19 cet exemple.

20 LE PRÉSIDENT :

21 C'est toujours plus facile avec les chars, je
22 vous dirais, juste en passant. Je pense qu'on
23 n'aura pas de question pour vous. Puis je sais
24 que je vous l'ai déjà dit, Maître Neuman, et je
25 le réitère et c'est... c'est jamais facile de

1 passer le dernier au micro. Vous arrivez en fin
2 de journée, il y a beaucoup de choses qui ont
3 été... qui ont été dites, la formation... en tout
4 cas, le président de la formation qui regarde
5 toujours son horaire ou qui... qui envoie des
6 messages et qui reçoit des messages. Je dois vous
7 dire que ce n'est jamais facile, puis
8 généralement vous vous en sortez bien. Alors,
9 merci beaucoup d'avoir été, pour votre
10 réputation, assez concis.

11 Me DOMINIQUE NEUMAN :

12 Merci.

13 LE PRÉSIDENT :

14 De rien. Alors, pour la suite des choses,
15 d'entrée de jeu, je tiens à remercier le service
16 de sténographie qui a débordé ses heures
17 habituelles avec beaucoup de générosité.

18 Les gens... les gens d'interprétation nous
19 ont quitté parce qu'il n'y avait plus lieu d'être
20 ici, mais encore là c'est un service essentiel et
21 je pense qu'on n'est jamais... on ne leur dit
22 jamais assez un grand merci.

23 Le personnel de la Régie, il en reste moins
24 qu'il en restait tantôt parce que je suis sûr
25 qu'ils sont déjà en train d'analyser et ils

1 m'attendent à la sortie de la porte, alors merci
2 aussi.

3 Merci aux participants. Ça a été... ça a
4 été, je vous dirais, une audience, vous m'avez
5 dit, qui était très chargée, beaucoup de choses,
6 mais effectivement, et ça a été aussi pour nous,
7 je pense. Là le fardeau, comme on le sait, le
8 fardeau va se changer de place à partir de
9 vendredi. Ça va être plus par ici que le fardeau
10 va être.

11 Je vais... la formation va très
12 prochainement, le plus rapidement possible, mais
13 là on est à essayer de préciser les choses pour
14 la phase 2. Alors, on va essayer de le clarifier.
15 On vous a bien entendu, Maître Fréchette, on a
16 entendu les autres participants là-dessus, on va
17 essayer de le préciser le plus rapidement
18 possible.

19 Donc, vous dire encore une bonne soirée. Le
20 délibéré va commencer, si tout va bien, à moins
21 d'avis contraire, à moins de tuile ou et caetera,
22 à seize heures (16 h 00) vendredi. Et donc je
23 vous souhaite à tous une bonne soirée, bonne
24 continuité et on se revoit de toute façon en
25 phase 2. Merci.

1 AJOURNEMENT DE L'AUDIENCE

2

3

4 SERMENT

5

6 Nous, soussignés, CLAUDE MORIN et JEAN LAROSE,
7 sténographes officiels, certifions sous notre
8 serment d'office que les pages ci-dessus sont et
9 contiennent la transcription exacte et fidèle des
10 notes recueillies en cette cause, le tout
11 conformément à la Loi;

12

13 Et nous avons signé :

14

15

16

17 _____
CLAUDE MORIN

18 Sténographe officiel

19

20

21

22 _____
JEAN LAROSE

23 Sténographe officiel