

ORIGINAL

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO: R-3981-2016

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

Demanderesse

---

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

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

---

**PLAIDOIRIE DU TRANSPORTEUR**

Régie de l'énergie
DOSSIER
R-3981-2016
ÉPOUSÉ EN AUDIENCE
29/11/2016
Date
NON. ESTÉB
Pièces n°

## Table des matières

1	Introduction .....	3
2	Contexte et faits saillants (HQT-1, Documents 1 et 2).....	5
3	Efficienc e et performance (HQT-3, Document 1) .....	9
3.1	Modèle de gestion des actifs (HQT-3, Document 1.1) .....	10
3.2	Mesure de l'efficacite (HQT-3, Document 1).....	20
4	Principes réglementaires, conventions, méthodes et pratiques comptables (HQT-4, Document 1 et 2).....	22
5	Revenus requis (HQT-5, Document 1) .....	24
6	Dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6, Document 1).....	24
6.1	Charges nettes d'exploitation (ci-après « CNE ») (HQT-6, Document 2).....	24
6.2	Autres charges (HQT-6, Document 3, section 4).....	31
7	Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1).....	31
7.1	Projet Chamouchouane .....	33
8	Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1).....	39
8.1	Catégorie <i>maintien et amélioration de la qualité du service</i> .....	41
8.2	Alimentation bouclée et en dérivation .....	42
9	Commercialisation (HQT-10, Documents 1 et 2).....	43
9.1	Taux de pertes de transport.....	43
9.2	Relations commerciales avec la clientèle .....	44
10	Réponse à une question de la Régie .....	45
11	R-3981-2016, Phase 2 - Déroulement.....	45
12	Conclusion .....	47

## 1 Introduction

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») s'adresse à la Régie de l'énergie (ci-après la « Régie ») afin de modifier ses tarifs pour l'année 2017 de façon à ce que ceux-ci génèrent les revenus requis à la prestation de ses services et permettent l'atteinte d'un rendement raisonnable sur sa base de tarification.

Cette demande se conclura par l'établissement des tarifs et conditions des services de transport applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

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

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

Le 18 novembre 2016<sup>1</sup>, à la suite de la présentation des moyens préliminaires du Transporteur dénoncés le 10 novembre 2016, la Régie mentionne :

*« En ce qui a trait aux contestations du Transporteur quant à la légalité des conclusions recherchées par l'AQCIE-CIFQ et le GRAME, la Régie pourra les trancher après avoir entendu les participants au fond du dossier. » [...]*

*« La Régie comprend que le Transporteur conteste la légalité et la validité des conclusions de NEMC. La Régie pourra trancher ce litige après avoir entendu les participants sur le fond du dossier. »*

De là, le Transporteur réitère et considère comme étant répétés en entier tous les arguments légaux et réglementaires plaidés à la Régie le 17 novembre 2016<sup>2</sup>.

En résumé, les arguments du Transporteur à l'encontre des positions émises par AQCIE-CIFQ et NEMC, sont :

### **AQCIE-CIFQ**

- Le cadre de la demande tarifaire en l'instance n'a pas pour objet :

---

<sup>1</sup> Notes sténographiques (ci-après « NS »), le 18 novembre 2016 pp. 8 et 9.

<sup>2</sup> NS, 17 novembre 2016 pp. 7 à 122 et pp. 220 à 261.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

- de se substituer au processus d'examen de la demande d'autorisation du projet d'investissement dans le dossier R-3968-2016 ;
  - de permettre qu'un intéressé saisisse la Régie d'éléments dont elle fut saisie dans le passé ainsi que dans le dossier R-3968-2016 ;
  - de remettre en cause les objets et fondement des décisions de la Régie D-2016-077 et D-2016-174.
- Les actifs remplacés, visés dans le dossier R-3968-2016, font partie de la base de tarification du Transporteur soit par l'effet de décisions de la Régie ou de la Loi (article 164.1). Le traitement de ces actifs doit se faire en conformité avec la Loi, les principes réglementaires et les méthodes comptables applicables. Avec égards, les conclusions recherchées par l'intervenant sont illégales.
  - Le cadre de la demande tarifaire en l'instance pour la détermination des modalités de disposition du compte de frais reportés (ci-après « CFR ») autorisé par la décision D-2016-077 et composé des coûts décrits au paragraphe 82 de la décision D-2016-174, n'a pas pour objet, ni ne consiste à remettre en cause le bien-fondé de stratégies passées ou d'actions passées, par ailleurs présentées à la Régie, avec le seul bénéfice du recul ou d'une vision rétroactive.
  - L'argument selon lequel les interventions réalisées dans le cadre des budgets d'investissement annuels autorisés par la Régie induisent un risque à la seule charge du Transporteur, puisque non autorisé individuellement, nie le cadre réglementaire en vigueur et les décisions finales de la Régie. Le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie prévoit en effet que la demande d'autorisation de ces budgets se fait par catégorie d'investissement. La Régie sanctionne cette demande par l'autorisation d'un budget d'investissement, et non par l'autorisation de projets individuels.

Les conclusions de l'intervenant AQCIE-CIFQ qui remettent en cause les déterminations finales de la Régie dans ses décisions D-2016-077 et D-2016-174 sont irrecevables et ne reposent sur aucune assise juridique ou factuelle valable.

### ***NEMC***

- Le cadre de la demande tarifaire en l'instance n'a pas pour objet :

- de se substituer au processus d'examen de la demande d'autorisation et à la détermination de la Régie à l'égard du projet d'investissement dans le dossier R-3887-2014<sup>3</sup> ;
- de permettre qu'un intéressé saisisse à nouveau la Régie des éléments dont la Régie a déjà disposé dans le dossier R-3887-2014 ;
- de remettre en cause les objets et fondements de la décision finale D-2015-023 de la Régie dans le dossier R-3887-2014.
- Le cadre d'une demande tarifaire comme en l'instance pour l'établissement de la base de tarification du Transporteur, qui consiste en la détermination de la valeur des actifs que la Régie « estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport » suite à la réalisation du projet autorisé par la décision D-2015-023 :
  - ne peut se transformer en une révision déguisée d'une décision finale rendue par la Régie ;
  - ne peut devenir un forum pour présenter à nouveau des thèses déjà présentées<sup>4</sup> à la Régie et rejetées dans le cadre du dossier R-3887-2014. Les thèses de l'intervenant, alors contredites par la preuve du Transporteur, ont été entendues par la Régie et rejetées par elle dans sa décision précitée.

En l'instance, l'intervenant conteste dans les faits la décision rendue par la Régie en regard des objectifs du projet, par la remise en cause du partage des coûts de ce projet entre les différentes catégories d'investissement et du mode de récupération des coûts associés à chacune de celles-ci qui en découle.

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

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

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

---

<sup>3</sup> Dossier R-3887-2014, Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'île.

<sup>4</sup> Incluant de nouvelles thèses.

## *Plaidoirie du Transporteur*

---

Cette demande s'inscrit dans une période où, en plus des besoins découlant des décisions passées, des ressources additionnelles notamment en maintenance s'avèrent nécessaires pour continuer à offrir les services de transport attendus par la clientèle, en termes de la sécurité du public et des employés, de la fiabilité et de la disponibilité du réseau de transport.

Le contexte opérationnel du Transporteur devient de plus en plus exigeant, considérant un réseau à haute tension très étendu qui s'est construit pour une bonne part dans les années 70. Les équipements qui le composent sont de première génération au niveau de tension 735 kV. Le niveau d'utilisation du réseau est en croissance continue.

Le Transporteur rappelle qu'il exploite et développe son réseau dans un contexte où ses activités se voient affectées par plusieurs contraintes, particulièrement ces dernières années, notamment avec la nécessité de remplacer certains types d'équipements défectueux, comme les transformateurs de type IH-765-13 et les disjoncteurs de modèle PK. De plus, l'entrée en vigueur de certaines normes de fiabilité de la North American Electric Reliability Corporation (ci-après « NERC ») exige des efforts particuliers du Transporteur.

L'ensemble de ces éléments sont des facteurs motivant l'évolution des investissements et des charges, dans une perspective de remplacement progressif des actifs. Ce remplacement progressif, qui induit un vieillissement contrôlé du réseau, requiert toutefois un accroissement des activités de maintenance afin d'assurer le maintien de la performance des actifs et d'optimiser leur utilisation sur leur durée de vie utile. À cet effet, pour assurer une compréhension commune sur l'objectif de la stratégie de pérennité<sup>5</sup>, le Transporteur rappelle que la stratégie de pérennité<sup>6</sup> vise à contrôler le risque lié au vieillissement des actifs tout en lissant les investissements. Le scénario retenu permet de lisser les investissements, mais seulement parce que la hausse résultante du risque était jugée acceptable à condition que l'état et la performance des actifs en exploitation soient surveillés et que la maintenance soit adaptée au moment approprié. Ainsi, la stratégie de pérennité visant à contrôler le risque lié au vieillissement a été intégrée telle quelle dans le modèle de gestion des actifs du Transporteur (ci-après « MGA »). La stratégie de maintenance est sensiblement sur la même base que la stratégie de pérennité et vise avant tout à contrôler le risque lié à la dégradation associé au fait que le Transporteur exploite – et exploitera – un parc d'actifs de plus en plus vieux.

Ces éléments conditionnent l'évolution des investissements et des charges conduisant respectivement au remplacement progressif des actifs pour les uns et à

---

<sup>5</sup> NS, 22 novembre 2016, p.101.

<sup>6</sup> R-3670-2008, HQT-2, Document 1, p. 91.

des activités accrues de maintenance pour les autres. Le Transporteur souhaite poursuivre ces activités à une cadence soutenue afin de maximiser l'utilisation de ses actifs sur leur durée de vie utile ce qui se reflète dans sa demande tarifaire notamment au niveau des charges nettes d'exploitation qui sont en progression.

Le Transporteur souhaite poursuivre le déploiement de son modèle de gestion des actifs, qui vise à atteindre un équilibre entre la performance des équipements, des risques acceptables et des coûts optimaux. Pour contrôler l'évolution des indisponibilités forcées (« IF »), le MGA du Transporteur commande l'accroissement des interventions de maintenance, notamment de la maintenance systématique et conditionnelle.

Concrètement, M. Marc Boucher, président d'Hydro-Québec TransÉnergie, a présenté en audience<sup>7</sup> son bilan et précisé le contexte de la présente demande tarifaire du Transporteur :

*« Donc, je suis relativement impressionné par ce que les gens d'Hydro-Québec ont fait mais aussi tout l'écosystème qui entoure Hydro-Québec. Évidemment, les hommes et les femmes qui ont bâti ce réseau-là avec ses défis, je suis très impressionné donc de faire partie aujourd'hui de ce que j'appelle un joyau au fleuron québécois, pour moi c'est avec beaucoup d'humilité que je joins l'industrie et que j'espère y apporter ma contribution. Donc, à cet égard, nous les québécois, je pense qu'on peut être fiers de ce qu'on a accompli. J'en profite donc pour remercier encore une fois les hommes et les femmes qui, à travers l'écosystème, ont réussi à amener Hydro-Québec où il est aujourd'hui. En même temps, ça met en évidence la grande responsabilité qui nous incombe tous de, évidemment, de préserver ce joyau-là qu'on a, aussi de le préparer, préparer le réseau pour demain pour les générations à venir. Je suis donc conscient que mes responsabilités et qu'avec le reste de l'équipe on doit planifier l'ensemble des interventions qu'on doit faire sur le réseau. On doit exécuter, évidemment, les projets et les travaux pour préserver le haut standard de qualité, de fiabilité, de sécurité qu'on a réussi à atteindre avec le réseau actuel. Mais aussi, c'est d'offrir à mes employés et aux gens qui travaillent chez Hydro-Québec les outils qu'ils ont besoin pour mettre à terme leur objectif, tout en étant conscient, évidemment, de minimiser l'impact financier sur nos clients. »*

[...]

*« Donc, moi, ce que je constate après mes premiers cinq mois chez Hydro-Québec, c'est que l'on a des bonnes nouvelles. Donc, on a une industrie réglementée pour laquelle les processus sont solides, les processus tant au niveau opérationnel, au*

---

<sup>7</sup> NS, 18 novembre 2016, pp. 21 à 24.

## Plaidoirie du Transporteur

*niveau sécuritaire, au niveau réglementaire, tarifaire, donc les processus sont là, ils sont solides. »*

[...]

*« On a un produit qui vieillit pour lequel d'importantes décisions devront être prises et devront continuer à être prises. Donc, on doit évidemment suivre l'évolution de la clientèle. En révisant avec mes équipes, il est clair que la charge se déplace, donc la réalité québécoise, elle est différente de ce qu'elle a été. Évidemment, il faut en assurer la pérennité, on a un réseau qui est vieillissant, donc les composantes du réseau arrivent à un moment dans leur vie où il faut les remplacer. Et donc, il faut s'assurer de maintenir court, moyen et long terme le réseau tel qu'il est aujourd'hui. »*

Les stratégies de pérennité (risque lié au vieillissement de l'équipement) et de maintenance (risque lié à la dégradation de l'équipement) sont poursuivies dans une perspective de fiabilité au bénéfice de la clientèle.

Afin de faire face aux défis à venir, le Transporteur élabore un plan directeur, tel que l'exprime M. Boucher en audience<sup>8</sup> :

*« Et donc, notre objectif présentement c'est de mettre tout ça sous un même, sous les plis (sic) d'un même plan, un plan directeur qui permettra aux gens de comprendre où on veut aller avec notre réseau et quels sont les grands thèmes pour nous, dans les prochaines années. »*

Les orientations de ce plan seront de façon générale :

- Emphase sur l'approche client ;
- La fiabilité du réseau ;
- La flexibilité de la force de travail ;
- L'efficacité opérationnelle.

Les actions planifiées du Transporteur en 2017 ainsi que dans le futur feront une grande place à la maintenance, tel que l'exprime M. Boucher lors de son témoignage<sup>9</sup> :

*« Le plan évidemment met énormément d'emphase sur la maintenance. Alors j'aimerais maintenant expliquer un peu l'emphase qu'on doit mettre sur la maintenance. Donc, depuis les derniers cinq mois, à faire le tour de TransÉnergie, donc je me suis évidemment permis à mes premiers cent (100) jours de faire le tour de l'entreprise, de voir un peu ce qui se passe sur le terrain et de me familiariser avec les postes, de parler avec les gens.*

<sup>8</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 25.

<sup>9</sup> NS, 18 novembre 2016, pp. 27 à 32.

*Alors je pense qu'il est important pour nous de constater aujourd'hui que le réseau, à mon sens, a besoin d'un peu plus d'amour. Donc on est, à mon avis, à la croisée des chemins. On est... on a un réseau qui est arrivé à plus que la moitié de sa vie utile. On a besoin de prioriser la maintenance. »*

[...]

*« Alors chez TransÉnergie, ce qu'on a décidé de faire c'est un programme de vieillissement progressif. Donc évidemment, c'est d'attaquer le vieillissement de notre réseau par une pérennité, avec un remplacement progressif.*

*Donc, l'idée c'était de lisser un peu les requis de pérennité sur une période de temps et tout en étant conscient qu'à un moment donné, en parallèle évidemment, comme le réseau vieillit, comme on adresse la pérennité de façon progressive, on doit aussi penser à augmenter les activités de maintenance en parallèle. Alors tout ça dans le but d'optimiser évidemment l'utilisation des actifs. »*

[...]

*« [...] on demande quarante-cinq millions (45 M\$) additionnels sur la maintenance. Ce quarante-cinq millions (45 M\$) additionnel-là pour la maintenance, évidemment, on peut se poser la question pourquoi on demande ça maintenant puis ça sert à quoi. Alors, clairement, pour moi, c'est d'assurer ou de continuer à assurer le service à la clientèle. »*

Le fait de disposer d'un réseau de transport fiable et disponible au bon moment est d'une grande importance pour tous les utilisateurs du réseau de transport ainsi que le Transporteur. Le Transporteur vise toujours une excellence opérationnelle et le niveau de disponibilité attendu de la capacité de transport, le tout dans une dynamique de contrôle serré des coûts.

Dans une perspective de maintien de la bonne performance du Transporteur et de son réseau, les défis des années à venir ont principalement trait au maintien des infrastructures de transport. Pour ce faire, le Transporteur compte, entre autres, sur le déploiement du MGA arrimé avec la stratégie de pérennité.

Le MGA est rentable, comme ci-après décrit.

### **3 Efficience et performance (HQT-3, Document 1)**

L'arrimage des stratégies de maintenance et de pérennité favorise l'optimisation des coûts associés à l'exploitation et à la maintenance des équipements ainsi qu'aux investissements durant le cycle de vie de l'actif.

Les témoignages des représentants du Transporteur à l'audience confirment que les efforts en matière d'efficience seront poursuivis en 2017 et au-delà, notamment par

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

l'application du MGA. Cette recherche constante d'efficience bénéficie à l'ensemble de la clientèle.

Le Transporteur rappelle en effet que le MGA est au cœur de ses initiatives d'efficience et que celle-ci s'avère d'ailleurs conditionnée, en ce qui a trait à ses charges nettes d'exploitation, par la mise à niveau demandée du budget de maintenance.

### **3.1 Modèle de gestion des actifs (HQT-3, Document 1.1)**

Le MGA est présenté à la Régie depuis quelques années. Le MGA bénéficie de l'amélioration des connaissances et de l'expérience acquise par le Transporteur.

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

Cette année, en écho aux demandes de la Régie, le Transporteur a offert une preuve documentaire extensive<sup>10</sup> et testimoniale<sup>11</sup> décrivant en détail :

- Les principes de gestion des actifs ;
- Les indisponibilités forcées (« IF ») comme indicateur phare de l'état des actifs sous gestion par le Transporteur, leur évolution évoquant celle de l'état des actifs ;
- La rentabilité du MGA.

Cette preuve offerte par le Transporteur est sans précédent et démontre bien toute l'importance que le Transporteur apporte à la maintenance systématique et conditionnelle.

En audience, M. Boucher témoigne de l'importance du MGA<sup>12</sup> :

*« Et donc, un modèle de gestion des actifs chez Hydro-Québec, j'ai été surpris de voir le niveau de connaissance qu'on en avait mais aussi jusqu'à quel point il avait été raffiné au fil des années. Et je pourrai peut-être élaborer un peu plus tard mais, en fait, chez Bombardier, on s'était longuement donné ou demandé jusqu'à quel point on investit sur un modèle de gestion des actifs parce que, à un moment donné, bien que le modèle ne soit pas parfait, bien que la paramétrisation du modèle ne soit pas parfaite, il y a des évidences qui font qu'on a un besoin d'agir sur la maintenance. »*

---

<sup>10</sup> Voir : HQT-3, Document 1.1 : 84 pages, multiples réponses aux demandes de renseignements et présentations étoffées : HQT-15, Document 2.1 et HQT-15, Document 2.3.1.

<sup>11</sup> Notamment les témoignages de Marie-Claude Roquet, Louis Veci, François Brassard, Maxime Lajoie et Ghislain Tessier qui ont su démontrer leur grande connaissance et expertise du sujet.

<sup>12</sup> NS, 18 novembre 2016, pp. 35 à 40.

[...]

*« Et donc, ce que j'ai beaucoup challengé mes équipes, c'est de comprendre comment on faisait pour prendre ce modèle théorique là et aujourd'hui, rendu en deux mille seize (2016), comment on s'assure qu'on le calibre de façon à représenter ce qui se passe dans le réseau.*

*Alors, encore une fois, le modèle se raffine et, au fur et à mesure, nos actions doivent être mises en œuvre en fonction de ça. Donc, évidemment, c'est un atout majeur. Dans bien des cas, ce qu'on a dénoté dans l'industrie aéronautique et ferroviaire, c'est souvent ce qui fait qu'une entreprise est profitable ou non profitable parce que tout est dans la gestion du risque et d'en prendre les meilleures actions possibles pour minimiser les coûts à long terme. Ça nous permet de poser le bon geste et de maximiser l'utilisation des actifs sur leur durée utile. »*

[...]

*« Notre objectif, d'abord, c'est d'infléchir la tendance à la hausse des indisponibilités forcées. Donc, il faut absolument prendre action sur les équipements qui, aujourd'hui, nous donnent du fil à retordre. »*

Confronté à un parc d'équipements qui vieillit comme celui du Transporteur, le facteur décisif du succès de la stratégie de maintenance, et par effet collatéral de la stratégie de pérennité selon la cadence graduelle actuelle, demeure la disponibilité de ressources humaines et financières suffisantes afin d'intervenir en temps opportuns en fonction de l'état des équipements et d'éviter leur dégradation additionnelle par le report indu de maintenance nécessaire. L'état des équipements est évalué par le Transporteur par le biais du nouvel indicateur des indisponibilités forcées.

### **Indisponibilités forcées**

L'IF, résultant notamment de retraits non planifiés suite à un bris de l'équipement, qui a été détecté soit par déclenchements, alarmes ou inspection, constitue la meilleure mesure de l'état global du parc d'équipement sous gestion du Transporteur.

Les IF causent des impacts majeurs sur l'exploitabilité, la maintenabilité et la réalisation des travaux planifiés.

L'insuffisance des ressources actuellement dévolues à la maintenance découle des besoins liés à l'accroissement du volume d'équipement en 2<sup>e</sup> phase de durée de vie. Ces équipements nécessitent davantage d'interventions en maintenance, dans un contexte de maintien budgétaire (sauf pour les transformateurs). L'évolution des IF

## Plaidoirie du Transporteur

(donc des bris d'équipements), qui connaissent une hausse réelle de 34 % pour la période 2010 à 2015<sup>13</sup>, témoigne de cette insuffisance.

Ce dernier indicateur très représentatif des défis du Transporteur en termes d'exploitabilité<sup>14</sup> et de maintenabilité<sup>15</sup> est en progression. Un « coup de barre » en maintenance est requis et ce, afin que le Transporteur puisse maintenir son efficience opérationnelle et sa capacité d'intervenir en mode proactif sur ses actifs afin d'assurer à l'ultime la fiabilité attendue pour l'entier bénéficiaire de la clientèle, à court et moyen terme.

Les bris, appelés à augmenter si le budget en maintenance additionnel n'est pas octroyé, occasionnent des indisponibilités de réseau ainsi qu'une perte d'efficience, en raison de l'accroissement des travaux à réaliser en correctif, ainsi que de la mise en place de larges zones d'accès limité (ZAL) pour des raisons de sécurité. De là, une approche qui consisterait à négliger la maintenance systématique et conditionnelle, suite au rejet des budgets demandés par le Transporteur dans ce dossier, ne paraît pas une option viable.

Comme le soulignait M. François Brassard en audience<sup>16</sup> :

*« R. Peut-être juste rajouter, dans le fond, parce que les IF c'est un peu le symptôme.*

[...]

*R. Et ce que je pense qu'on a essayé de démontrer, c'est que dans le fond, on arrive à un point où là, il devient difficile de limiter des conséquences potentielles à un moment donné. Puis plus on va avoir d'indisponibilités forcées, écoutez, on est à plus de six mille (6000), là, ça commence à faire beaucoup d'indisponibilités sur une base ne serait-ce que quotidienne, là, ça fait que c'est sûr qu'on augmente les risques de première contingence. Puis quand on augmente nos risques de première contingence, bien on prend plus de chances, on prend plus de risques. Ça fait qu'à prendre plus de risques, bien à un moment donné... à un moment donné tu finis par te brûler, là. C'est un peu là où on s'en va, là. Ça fait que dans le fond, c'est un peu ça qu'on vient démontrer. »*

Les défis de maintenabilité sont majeurs notamment au niveau de la complexité de réalisation, comme en témoigne M. Louis Veci<sup>17</sup> :

<sup>13</sup> Voir la pièce HQT-15, Document 2.1, p. 14.

<sup>14</sup> Voir le témoignage de François Brassard, NS, 18 novembre 2016 pp. 160 à 175.

<sup>15</sup> Voir le témoignage de Louis Veci, NS, 18 novembre 2016 pp. 175 à 192.

<sup>16</sup> NS, 21 novembre 2016, p. 212

<sup>17</sup> NS, 21 novembre 2016, pp. 209 à 212.

## Plaidoirie du Transporteur

---

*Monsieur Boucher mentionnait « le taux de mobilisation de mon personnel, il est très bas. » Je peux bien comprendre, ils s'en vont dans un poste où les zones sont limitées, les zones d'accès, il y a des équipements qui sont en bris puis on est en correctif. Alors, si vous me demandez à moi « Est-ce que le taux d'indisponibilités forcées, avec tout ce qu'on a à faire puis les notes qu'on a en première contingence, est-ce que ça nous affecte? »*

*Drôlement, oui.*

*Et donc, je veux que le modèle fonctionne, je veux qu'on réussisse à vivre avec ce niveau d'indisponibilités forcées là qui, soit dit en passant, va continuer d'augmenter un petit peu avant de se restabiliser. Donc, c'est ce qu'on demande à la Régie de l'énergie. »*

Cette progression des IF est une source d'inefficience importante, tel que la preuve documentaire<sup>18</sup> et les témoignages le démontrent bien.

En audience, au sujet de l'efficience, M. Veci mentionne<sup>19</sup> :

*« De pouvoir avoir un mode où on planifie un travail, puis on tente d'en exécuter le plus possible sur un mode planifié, dans lequel on est performant. Et on n'est pas appelé en mode correctif à couvrir de longues distances où on a été improductif. Donc, pour le moment, ce qu'on vous a exprimé hier ou vendredi, ça passe vite, c'est que pour le moment c'était... les contraintes réseau, premières... les premières contingences non planifiées dues aux indisponibilités forcées. C'est un premier élément important. Mais il s'additionne et il s'ajoute aux interventions planifiées pour lesquelles on a une première contingence planifiée. Dans une année record de projets de mise en service, des années devant nous en remplacement, en maintien, d'onze milliards (11 G) sur dix (10) ans, donc, il faut les planifier ces retraits-là. Et donc, cette hausse d'indisponibilités forcées là, au même moment où on a énormément de projets et de retraits qu'on doit planifier pour faire les travaux, au même moment où on a plus de maintenance planifiée à effectuer, c'est un... en anglais on dit un « perfect storm », là, bien c'est une tempête parfaite.*

En audience, au sujet des IF, Mme Marie-Claude Roquet mentionne<sup>20</sup> :

*« R. Oui, je l'ai peut-être dit à plusieurs reprises. Puis je regrette si je répète quelque chose que vous avez déjà bien saisi. Mais dans le fond ce qu'on dit, c'est que c'est rendu à un point tel où c'en est désorganisant. Ça fait que tout à l'heure on a parlé*

<sup>18</sup> Voir notamment HQT-15, Document 2.1 pp.15 à 39.

<sup>19</sup> NS, 21 novembre 2016, pp. 209 à 212.

<sup>20</sup> NS, 21 novembre 2016, pp. 190 à 193.

## Plaidoirie du Transporteur

*de l'effet volume qui nous faisait perdre du terrain; ensuite l'effet dégradation qui nous faisait perdre du terrain. Je vous dirais que, maintenant, l'effet de hausse des indisponibilités forcées, c'est un troisième facteur qui nous fait perdre du terrain.*

[...]

*R. Limiter la hausse des indisponibilités forcées, ça va nous permettre et de sécuriser la qualité... le maintien de la qualité de service et nous permettre de maintenir des conditions dans lesquelles on va pouvoir travailler notre efficience puis bonifier, de poursuivre notre efficience.*

[...]

*R. Je crois que c'est l'indicateur qu'on a trouvé le plus... le plus solide. »*

L'IF est un indicateur de choix pour le Transporteur et la Régie car il permettra de constater, dans un horizon de moyen terme, si les actions du Transporteur en maintenance systématique et conditionnelle permettront de contenir la dégradation annoncée des actifs.

Des intervenants souhaitent dès à présent des raffinements à l'indicateur des IF proposé par le Transporteur.

Avec égards, le Transporteur soutient qu'il est approprié de retenir l'IF tel qu'il le propose, d'en constater l'évolution sur quelques années et, selon les résultats obtenus, d'y apporter ou non des ajustements<sup>21</sup>.

L'augmentation importante des IF au cours des dernières années et l'anticipation de leur hausse au cours des années à venir requièrent une intensification des activités de maintenance. Il convient également de noter que la portée de ressources actuelles diminue avec l'accroissement du nombre d'actifs en deuxième moitié de vie, ainsi qu'avec le nombre croissant d'interventions en mode correctif.

*« La hausse de cette probabilité, observée au réel par le Transporteur, entraîne une vulnérabilité croissante du réseau, au détriment tant du Transporteur que de la clientèle. Cette dernière se voit exposée à une diminution de la qualité du service. De son côté, le Transporteur est non seulement confronté à des risques accrus de non-conformité, mais aussi à une inefficience croissante due à l'augmentation de la maintenance corrective qui, en plus des effets « volume » et « dégradation », limitent la portée des ressources allouées à la maintenance préventive. »<sup>22</sup>*

Bien que certains intervenants minimisent le lien entre les IF et les interruptions de service, le Transporteur souligne que le nombre d'IF n'est pas fixe et qu'il faut

<sup>21</sup> NS, 22 novembre, p. 88.

<sup>22</sup> HQT-3, Document 1.1, p. 33.

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

anticiper son augmentation compte tenu du fait que l'exploitant du réseau arrive au bout de ses moyens de mitigation.

### **Rentabilité du MGA<sup>23</sup>**

La Régie, ayant approuvé la stratégie de pérennité et bien qu'elle mentionnait dès l'an dernier adhérer aux objectifs et à la démarche du MGA, a demandé au Transporteur une démonstration de rentabilité des activités dérivées du MGA.

Au-delà de la preuve documentaire et testimoniale qui appuie sans équivoque le choix et l'arrimage de la stratégie de pérennité et de maintenance qui s'incarne dans le MGA, la Régie demande la démonstration que le Transporteur fait le choix le plus économique. La rentabilité du MGA est sans équivoque selon la preuve et selon les témoignages à l'audience.

Tout d'abord, la détermination des besoins par simulation est solide, comme en témoigne Mme Roquet<sup>24</sup> :

*« Qu'est-ce qu'on peut faire pour redresser la dégradation qui se présente sur l'ensemble des familles. On l'a vu en DDR, on voit que les indisponibilités forcées augmentent dans l'ensemble de nos familles de toutes les classes d'équipement.*

*Pour regarder ce qu'on peut faire, TransÉnergie utilise une approche modélisée. On cherche à regarder le comportement, l'évolution du comportement des actifs dans le temps, compte tenu qu'ils vont vieillir dans le temps, puis de regarder l'effet des différentes stratégies possibles.*

*D'abord, quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de nos actifs sont simulés. Ces actifs-là ont chacun des modèles, ont des probabilités de défaillance, qui reflètent le comportement du type de l'actif. Et c'est là, on parle souvent de retour d'expérience, puis de continuer à suivre l'état des équipements, c'est ici que ce retour-là vient être injecté. Donc, on regarde les statistiques de dégradation, au fur et à mesure que le parc vieillit, on a plus d'informations sur cette zone-ci, parce qu'on a plus de statistiques observables, et on peut accroître la précision de cette probabilité-là de défaillance.*

*Alors, souvent quand on vous dit, on vous propose une recommandation au meilleur de nos connaissances, c'est basé sur les statistiques qui nous sont disponibles pour faire cette modélisation-là. Alors, à chaque année qui passe, un peu plus*

<sup>23</sup> Voir HQT-3, Document 1.1, p. 54 ss, HQT-15, Document, 2.1, p. 45 ss. et HQT-15, Document 2.3.1.

<sup>24</sup> NS, 18 novembre 2016, pp. 198 ss.

## Plaidoirie du Transporteur

---

d'informations, un peu plus d'actifs plus vieux, un peu plus de statistiques observables et cette courbe-là se raffine.

Alors, on a notre inventaire. Chaque type de modèle a sa courbe de dégradation. Maintenant, qu'est-ce qu'on fait lorsque la dégradation se produit puis lorsque les pièces brisent, et caetera? Bien, là, on modélise les fameux arbres décisionnels. Qu'est-ce que c'est les arbres décisionnels? Dans le fond, c'est la décision que nous recommande le meilleur geste.

Puis, quand on va regarder les différents scénarios, bien, il y aura des scénarios qui vont favoriser l'intervention de pérennité en limitant les ressources de maintenance, d'autres scénarios où on va regarder une maintenance adaptée, on va permettre une suffisance de ressources pour pouvoir déclencher ces gestes-là.

Ici, ces gestes-là qu'on posera suite à notre décision dans la logique d'affaires... Peut-être que c'est intéressant comme précision : on a plus de deux cents (200) arbres décisionnels. Donc, encore là, l'optimisation se fait de façon personnalisée, modèle par modèle, famille par famille. Cette simulation-là, on va la faire donc avec différents paramètres de plafonds de ressources. C'est une simulation probabilistique, une centaine d'itérations par type de scénario. Et ça nous permet d'avoir comme extrant l'évolution, non seulement du risque de pérennité, ça, c'est un des extrants qu'on a, on va avoir l'évolution du risque de maintenance ou le risque lié à la dégradation des actifs. Ce risque-là, c'est lui qui est fortement corrélé... puis là, je vais me permettre... Est-ce qu'il est là? de corriger monsieur Boucher quand il dit qu'il n'y a pas une corrélation peut-être claire entre le risque de dégradation et les indisponibilités forcées, il y en a une corrélation à faire absolument, qui est forte. » (Nos soulignés)

En ce qui a trait aux résultats du modèle, il convient de retenir les aspects suivants :

- Optimisation personnalisée à chaque type de modèle d'équipement (arbre décisionnels)
- Optimisation de chaque geste (chaque arbre décisionnel permet la sélection du meilleur geste, selon leur rentabilité démontrée à la pièce HQT-3, Document1.1 section GFx et fondations de ligne), en autant que le scénario étudié permette une suffisance du type de ressources nécessaires à leur utilisation. Ce qui explique le grand écart de coût entre le scénario recommandé et les autres et la performance supérieure qu'il offre.
- Étude d'une multitude de scénarios mais seule présentation de ceux ayant un potentiel :

## Plaidoirie du Transporteur

*« Les cas de figure qu'on a étudié, on vous présente celles qui sont, je pense, utiles. On ne vous a pas présenté celles qui font échec, là, ou qui sont complètement hors-champ. »<sup>25</sup>*

- Utilisation de la "gravité" de l'IF de l'équipement déjà prise en compte dans la priorisation des travaux (de pérennité et de maintenance). Mme Roquet, en audience, précise<sup>26</sup> :

*« Dans la priorisation de nos travaux, ceci dit, on utilise la gravité et la disponibilité d'un actif A, B, C ou D pour prioriser les interventions. Alors, le Transporteur est tout à fait sensible à l'importance ou à la gravité de la chose et il utilise dans sa priorisation d'intervention, il utilise donc la ressource disponible à son meilleur usage. Le propos, je crois, principal de notre preuve, c'est de dire, donc ces gains-là on les a faits depuis deux mille treize (2013), on a donc optimisé notre stratégie de maintenance, et caetera. Mais là, il n'y a juste plus assez de fonds. Ça fait que même quand je priorise, même quand... t'sais, puis j'utilise au plus grand, et caetera, il y a trop de choses à faire. »*

- Approche d'amélioration continue grâce au retour d'expérience

À la section 5.4 de la pièce HQT-3, Document 1.1, le Transporteur explique qu'il privilégie le scénario qui permet de contenir le risque à un niveau acceptable en fonction de ses orientations stratégiques et qui présente un impact limité sur les revenus requis. En audience, Mme Roquet ajoute :

*« Le scénario de maintenance adaptée, dont, il adresse vraiment la dégradation des actifs, ce qu'on voit, c'est, même si le parc va vieillir pendant encore dix (10) ans, dès cinq ans, on va avoir repris le contrôle, on va avoir commencé dès à présent de réduire la hausse des indisponibilités forcées et on va même être capable d'infléchir enfin cette courbe-là, puis de reprendre le contrôle sur les indisponibilités forcées. Donc, c'est un scénario qui est vraiment efficace pour contrôler le risque de dégradation, donc l'occurrence des indisponibilités forcées et toutes les conséquences qui en découlent. »<sup>27</sup>*

Le Transporteur a démontré la rentabilité de la stratégie de maintenance qu'il recommande par le recours à une analyse « coûts / bénéfices », soit la même méthodologie que celle utilisée pour évaluer la stratégie de pérennité sous la recommandation du Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (« CIRANO ») et alors reconnue par la Régie. Mme Roquet, en audience, justifie la méthode utilisée :

<sup>25</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 209.

<sup>26</sup> NS, 21 novembre 2016, pp. 198 et 199.

<sup>27</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 212.

## Plaidoirie du Transporteur

*« Bien, comme on le mentionnait dans la présentation, et en respect de la décision de la Régie, on a tenté de faire l'analyse économique. J'oublie les termes qui étaient dans la décision, mais on sentait clairement ce désir-là. Et ce qu'on a constaté c'est qu'il n'y avait, comme mentionné, là, il y a trop d'éléments qui n'étaient pas quantifiés de façon robuste pour nous permettre de se dire : on va avancer. Alors, faute de ces éléments-là, l'équation ne tenait pas la route et puis il n'y avait pas une capacité de démontrer la rentabilité ou non de l'exercice. On s'est donc repliés sur l'alternative que vous avez recommandé CIRANO à l'époque de la stratégie de pérennité, où on était un peu dans le même contexte, on n'avait pas d'impact sur l'IC, pas de choses comme ça. Et c'étaient eux qui avaient dit : bien dans une absence de suffisance d'éléments, on fait... on passe alors à une analyse coûts-bénéfices, où vous avez quantifié les gains respectifs de bénéfices par rapport à une référence. Et vous aviez évalué les coûts respectifs par rapport à une référence dans leur scénario à l'époque. Alors, on a transposé cette méthodologie-là dans une... pour être cohérent avec un même dossier. Puis dans une absence d'informations suffisantes pour pouvoir utiliser l'autre méthode. »<sup>28</sup>*

Or selon les résultats de cette analyse, le MGA est valable et rentable en considérant notamment :

- Qu'il est en continuité avec la stratégie de pérennité ;
- Qu'il permet de contrôler la hausse du risque lié à la dégradation des actifs ;
- Qu'il minimise les impacts sur les revenus requis ;
- Qu'il offre la meilleure rentabilité économique des interventions sur toute la durée de vie de l'actif en considérant le juste équilibre des interventions entre la maintenance et la pérennité.

La démonstration du Transporteur offerte à la Régie est claire : une approche pérennité est beaucoup plus coûteuse qu'une approche qui utilise la maintenance à bon escient, comme le MGA du Transporteur le préconise.

En réponse aux questions de la formation en audience, le Transporteur a offert une démonstration de rentabilité de type « coûts évités »<sup>29</sup> en considérant à la fois les coûts internes (Transporteur) et externes (clients), ces derniers coûts étant basés sur d'hypothèses jugées conservatrices par la SÉ-AQLPA<sup>30</sup>.

À cet égard, Le Transporteur a notamment exposé des exemples qui ont démontré qu'une maintenance préventive aurait pu éviter des pannes dont les impacts clients

<sup>28</sup> NS, 23 novembre 2016, p. 113-114.

<sup>29</sup> HQT-15, Document 2.2.3.

<sup>30</sup> NS, 25 novembre 2016, p.81

peuvent se chiffrer à plusieurs millions de dollars lorsque l'on considère la notion de « Value of Loss of Load » (« VOLL »)<sup>31</sup>.

Bien qu'approximative et ne couvrant pas l'ensemble des facteurs perturbateurs des IF compte tenu de la complexité inhérente d'un tel exercice, cette démonstration conservatrice est malgré tout probante. Ajoutée à l'ensemble des autres démonstrations réalisées dans le présent dossier, la Régie et les participants à cette audience ne peuvent qu'être rassurés que le déploiement du MGA est rentable pour l'ensemble de la clientèle.

Le Transporteur a offert à la Régie une analyse et des démonstrations convaincantes des besoins en maintenance additionnelle pour les prochaines années.

Le Transporteur est d'avis qu'il est largement démontré que sa stratégie d'efficience basée sur le MGA est celle qui assurera la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport au meilleur coût pour les générations actuelle et future de clients.

### ***Mise en œuvre du MGA<sup>32</sup>***

Les actions du Transporteur sont bien définies et visent les familles d'actifs du réseau qui sont les plus importantes.

Tout d'abord, il est important de souligner que les activités de maintenance ciblées pour 2017 sont priorisées et cohérentes avec les stratégies de maintenance et de pérennité pouvant avoir un impact important sur l'exploitabilité et la maintenabilité du réseau.

Ces stratégies sont le fruit d'une analyse par type d'actif et par famille par le personnel technique (500 modèles de vieillissement et 200 arbres décisionnels).

Les interventions de maintenance ciblée priorisées à court terme sont essentielles pour permettre au Transporteur :

- D'éviter un bris ou une défaillance partielle notamment par la remise en état des changeurs de prises, le remplacement de traversées, des commandes de disjoncteurs, de réparation diverses comme les fuites d'huiles, les fondations de pylônes inclinées et les chevalets câbles de garde ;

---

<sup>31</sup> HQT-15, Document 2.2.3.

<sup>32</sup> HQT-15, Document 2.1, p. 54 ss.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

- De connaître l'état et la dégradation des actifs stratégiques en particulier sur les disjoncteurs, sur les systèmes auxiliaires et sur les systèmes de récupération d'huile.

### ***Conclusion***

Les démonstrations offertes par le Transporteur sont probantes et convaincantes :

- Le MGA consiste en une approche proactive, rigoureuse et innovatrice.
- Le MGA est performant, rentable et bénéficie d'une optimisation au gré des connaissances acquise en maintenance systématique.

La stratégie de pérennité conditionne le déploiement du MGA ainsi que les besoins en maintenance qui en découlent. Déployée en 2007 et ayant fait l'objet de bilans positifs présentés à la Régie en 2011 et 2016, la stratégie de pérennité permet d'assurer le maintien des actifs du Transporteur, de répartir dans le temps les investissements, ainsi que de lisser leur impact tarifaire dans le temps. Le rythme de renouvellement retenu est sobre. Le Transporteur vise à reporter les investissements jusqu'à la limite de la durée de vie utile de l'actif. L'arrimage nécessaire de la maintenance et de la pérennité est bien démontré.

Le Transporteur souhaite agir et la hausse du budget en maintenance est capitale pour ce faire dès 2017. Il a mis tout est en place pour réaliser les activités prévues, incluant les effectifs, et dépenser le 45 M\$ de budget additionnel demandé.

### **3.2 Mesure de l'efficience (HQT-3, Document 1)**

Principaux constats tirés de la preuve documentaire et testimoniale :

#### ***Indicateur composite***<sup>33</sup> :

- Le Transporteur est plus performant sur l'horizon 2009 – 2014.
- En 2015, la performance du Transporteur s'est améliorée, rehaussant ainsi le service offert aux clients.
- L'indicateur est représentatif des priorités d'affaires du Transporteur.
- L'indicateur mesure la fiabilité obtenue en fonction des coûts à la fois aux investissements et aux charges (cohérent avec le modèle de gestion des actifs du Transporteur).

---

<sup>33</sup> HQT-3, Document 1, p. 6.

**Indicateurs de performance<sup>34</sup>**

- Le Transporteur obtient de bons résultats en matière de satisfaction de la clientèle, de fiabilité du service et d'évolution de ses coûts et ce, en dépit :
  - des besoins associés à la croissance du réseau ;
  - du vieillissement des actifs en réseau.
- La preuve démontre que l'évolution des CNE en fonction de la capacité du réseau est maintenue en deçà de la croissance de l'IPC et ce, pour l'ensemble de la période 2011 à 2017.
- IC – Transport, le résultat global de 2015 est inférieur à celui de 2014 en raison d'une météo plus clémente. Ces bons résultats pourraient se détériorer en raison de la hausse prévue des IF advenant que le Transporteur ne puisse adapter sa maintenance, tel que les représentants du Transporteur en ont abondamment témoigné à l'audience.

La preuve et les multiples témoignages des représentants du Transporteur démontrent clairement que sans un redressement dès 2017 du budget de maintenance systématique et conditionnelle, un déficit de maintenance s'accroît et l'effet d'une hausse des IF pourrait avoir un impact marqué sur l'IC qui serait appelé à se dégrader.

**Objectifs corporatifs<sup>35</sup>**

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

- les objectifs corporatifs et les résultats atteints en 2015 ;
- les objectifs corporatifs 2016.

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

Le Transporteur considère que les cibles actuelles sont raisonnables et suffisamment ambitieuses dans un contexte transitoire<sup>36</sup> et compte tenu du contexte exigeant dans lequel il exerce ses activités. Mme Andrée Boucher a d'ailleurs précisé en audience que les cibles ne seront pas toutes atteintes en 2016<sup>37</sup>, dont celle de l'IC-Transport.

---

<sup>34</sup> HQT-3, Document 2, p. 5.

<sup>35</sup> HQT-3, Document 2, p. 20 et ss.

<sup>36</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 95 et ss, témoignage de M. Marc Boucher.

<sup>37</sup> NS, 22 novembre 2016, pp. 233 à 236.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

Les cibles 2016 tiennent compte de la réalité du Transporteur, notamment du vieillissement et de la forte sollicitation de son réseau.

Pour les cibles de l'année 2017, comme en témoigne M. Boucher<sup>38</sup> :

*« Et en deux mille dix-sept (2017), on tient à mettre la barre encore plus haute et changer certains de ces objectifs-là pour être en mesure de refléter mieux la business qu'on a et les engagement qu'on prend pour deux mille dix-sept (2017). »*

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

### **4 Principes réglementaires, conventions, méthodes et pratiques comptables (HQT-4, Document 1 et 2)**

Dans le présent dossier, le Transporteur a présenté et justifié ses propositions pour les deux sujets suivants :

- Demande de délai supplémentaire pour le dépôt de la pièce HQT-5, Document 1 (État d'avancement des projets majeurs des futurs rapports annuels du Transporteur) ;
- Modalités de disposition du compte de frais reportés (HQT-4-Document 2, section 2.2.1 et HQT-6, Document 1, section 6)) créé par la décision D-2016-077 et composé des coûts décrits au paragraphe 82 de la décision D-2016-174 (dossier R-3768-2016)<sup>39</sup>.

Les propositions du Transporteur sont bien documentées et appuyées.

Le Transporteur souligne qu'il a fait état dans le présent dossier des multiples actions prises dans le temps à l'égard des disjoncteurs PK ainsi que de sa bonne gestion à cet égard<sup>40</sup> qui a d'ailleurs été reconnue par la Régie (décision D-2016-174, paragraphes 62 à 65).

Malgré la nécessité de remplacer ces équipements en urgence, le Transporteur rappelle diverses mesures qui démontrent sa prudence et sa diligence dans ses décisions afin de maintenir la fiabilité de ces équipements tout au long de leur durée de vie :

---

<sup>38</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 97, témoignage de M. Marc Boucher.

<sup>39</sup> Le Transporteur rappelle la décision D-2012-127, dans le dossier R-3770-2011 (Demande relative à l'autorisation du projet Lecture à distance – Phase 1) qui mentionne : « [379] Quant aux charges d'amortissement accéléré et de radiation, à partir du moment où la Régie accepte le Projet tel que présenté, leur impact devient inévitable et fait partie des coûts découlant du Projet ».

<sup>40</sup> HQT-15, Document 2.2.1 et NS, 21 novembre 2016, pages 12 à 41.

## *Plaidoirie du Transporteur*

---

- Réparation des chambres auxiliaires par la mise au point d'un ciment de nouvelle génération ;
- Réalisation de 5 programmes de maintenance provinciaux en plus des inspections périodiques sur ces équipements ;
- Introduction progressive de la technologie au SF<sub>6</sub> : le Transporteur a privilégié un scénario de remplacement graduel des équipements par des disjoncteurs de nouvelle génération afin de contrôler le risque associé à cette nouvelle technologie<sup>41</sup>, alors que certains bris étaient constatés au début de l'introduction de cette nouvelle technologie (le Transporteur a privilégié le remplacement de disjoncteurs qui effectuaient beaucoup de manœuvres et qui nécessitaient des pouvoirs de coupure plus élevés) ;
- Mise en place d'un programme de remplacement dans le cadre de sa stratégie de pérennité, y compris sa recommandation d'augmenter le nombre de disjoncteurs PK à remplacer par année, notamment à la suite de l'événement de février 2015.

Considérant les bris de disjoncteurs PK survenus en janvier 2014 et février 2015 et du lien entre eux, le remplacement des disjoncteurs de modèle PK est motivé par un risque important pour la sécurité des personnes et des biens, ainsi qu'en raison des contraintes importantes que ces équipements représentent pour l'exploitation du réseau de transport. En effet, ceux-ci exigent la mise en place de ZAL afin d'assurer la sécurité..

Par ailleurs, quant à la proposition de l'AQCIE-CIFQ « d'attendre la fin du projet de remplacement des disjoncteurs avant de définir les montants relatifs à l'amortissement accéléré à mettre dans le compte de frais reportés »<sup>42</sup>, le Transporteur souligne que les montants relatifs à l'amortissement accéléré sont connus et ne changeront pas en raison de la fin prévue du remplacement d'ici le 31 décembre 2017 et de la révision des durées de vie utile appliquées depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016.

Les propositions du Transporteur sont probantes et il prie la Régie de les accepter.

---

<sup>41</sup> HQT-15, Document 3.7.

<sup>42</sup> NS, vol. 5, 2016-11-23, p. 247, lignes 4-15

## **5 Revenus requis (HQT-5, Document 1)**

Pour l'année 2017, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de 3 305,8 M\$<sup>43</sup>. Cette évolution se voit cependant modérée par l'efficience du Transporteur.

Le Transporteur, ayant présenté une preuve probante et non contredite, sous réserve des mises à jour à venir, demande à la Régie d'approuver des revenus requis pour l'année 2017 tel que présenté.

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

Les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de l'année 2017 s'élèvent à 1 946,8 M\$. Comparées aux dépenses autorisées de 1 789,4 M\$ pour l'année 2016, la croissance s'établit à 157,4 M\$.

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

Les CNE demandées pour l'année témoin projetée 2017 s'élèvent à 761,9 M\$.

Ce niveau de CNE vise notamment à permettre au Transporteur de poursuivre et mettre à niveau ses activités de maintenance selon le MGA, le tout afin de s'assurer que le risque de défaillance des équipements demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport.

En audience, Mme Boucher présente les priorités du Transporteur et son revenu requis 2017. À l'égard de l'efficience elle mentionne<sup>44</sup> :

*« Une efficience de treize millions de dollars (13 M\$), à la hauteur de deux pour cent, qui reflète l'efficience remise dans le dossier en deux mille dix-sept (2017). Deux mille dix-sept (2017) étant la quatrième année où le Transporteur remet une efficience dans son dossier à la hauteur de deux pour cent. »*

*[...]*

*« L'efficience inscrite au dossier, ...va être rendue possible par la poursuite des initiatives mises en place au cours des dernières années et si le Transporteur a recours aux ressources additionnelles requises pour réaliser ses activités de maintenance prioritaire. »*

A la lumière des prévisions et représentations présentées par le Transporteur, ce dernier souhaite poursuivre son action et que sa demande tarifaire soit examinée par

<sup>43</sup> Voir HQT-15, Document 2.3, Sous réserve de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital et des achats de services de transport.

<sup>44</sup> HQT-15, Document 2.3, NS, 22 novembre 2016, p.198.

la Régie sur la base des besoins énoncés ainsi que de l'efficience inhérente au modèle et non seulement sur la foi d'un simple regard historique ou paramétrique. Des coupures importantes aux CNE pourraient résulter pour le Transporteur en inefficience chronique et un sérieux rattrapage qui serait au détriment de sa clientèle notamment en ce que les actions nécessaires en maintenance pourraient se voir décalées avec des effets sur la fiabilité et la continuité du service de transport. Le Transporteur a de plus fait état de la croissance de la part relative de la maintenance corrective<sup>45</sup>, plus coûteuse, dans ses activités de maintenance, de même que des effets de l'augmentation d'interventions en mode non planifié sur ses efforts d'optimisation au niveau de la planification et de l'ordonnancement de ses activités.

Des écarts défavorables aux CNE pour les années 2014, 2015 et 2016 sont démontrés<sup>46</sup>. Un véritable regard rétrospectif quant à l'évolution des CNE présentées milite en faveur d'un correctif à cette situation qui ne peut être reproduite sans risques en 2017. Avec égard, selon sa loi constitutive, la Régie doit déterminer les dépenses nécessaires à la prestation du service et permettre la récupération de celles-ci par le Transporteur. Des coupures aux CNE en 2017, à la lumière des résultats défavorables et des besoins présentés, seraient contraires à l'énoncé législatif.

Le Transporteur a fait la démonstration d'une insuffisance du budget aux CNE et plus. Bien sûr des éléments imprévisibles peuvent toujours survenir, mais la preuve est probante quant au caractère indéniable des faits à l'origine de la hausse des besoins du Transporteur<sup>47</sup>, ainsi qu'au fait qu'il dispose désormais des moyens pour réaliser les actions qui conditionnent ses prévisions de CNE pour 2017.

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

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

Le maintien par le Transporteur de l'exécution de son plan de match en 2017, tant au niveau des activités planifiées que des ressources demandées, traduit bien l'importance de la sécurité, de la fiabilité et de la disponibilité de son réseau de transport ainsi que sa capacité de déployer les activités liées au modèle de gestion des actifs.

---

<sup>45</sup> Voir la pièce HQT-15, Document 2.1, p. 30.

<sup>46</sup> Voir notamment HQT- 15, Document 2.3, p. 8.

<sup>47</sup> NS, 25 novembre 2016, p. 57.

**Coûts de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place (HQT-6, Document 2, section 2.4.2)**

Le Transporteur intègre, dans le cadre du présent dossier, une demande pour « Coûts de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place » équivalente à 140 ÉTC et à 15,3 M\$ (soit 14 M\$ majoré de l'indexation depuis 2015), aux fins de la réalisation de ses activités.

En audience<sup>48</sup>, Mme Boucher mentionne à ce sujet :

*« Au niveau de l'année 2015, les charges nettes d'exploitation ont été 13 M\$ supérieures à ce qui avait été autorisé. On a un 14 M\$ qui vient des effectifs qu'on a embauchés dès la fin de 2014, des effectifs opérationnels qui travaillent sur le réseau et qui ont été à l'emploi de l'entreprise déjà depuis 2015, qui sont encore là et qui seront là l'an prochain. On a un 14 M\$ lié à ces effectifs.*

*On avait considéré dans la demande tarifaire 2015 un facteur de retard dans la dotation, un genre de glissement dans la dotation de personnel qui ne s'est pas réalisé. On a réussi à embaucher les effectifs de façon prévue rapidement pour 5 M\$ défavorables.*

*On a également un 5 M\$ de temps supplémentaire qu'on a fait de plus que ce qui était autorisé pour la stratégie de gestion des actifs et on a dû recourir à une certaine réduction des activités de maintenance, 12 M\$, pour nous permettre de compenser une portion des écarts défavorables au niveau de la masse salariale.*

*Pour l'année de base 2016, c'est-à-dire ce qu'on avait lorsqu'on a déposé le dossier tarifaire, on constate toujours un écart défavorable à la hauteur de 14 M\$ pour les mêmes effectifs embauchés depuis 2014 toujours à l'emploi. »*

Le Transporteur rappelle ainsi les faits pertinents sur le sujet :

Dans la décision D-2015-017<sup>49</sup> rendue en mars 2015, basant ses conclusions sur l'évolution des données historiques du Transporteur [nos soulignés], la Régie « estime qu'un rééquilibrage de la prévision de la masse salariale est nécessaire. En conséquence, elle réduit cette prévision d'un montant de 14 M\$ pour l'année témoin 2015 ». Dans cette même décision<sup>50</sup>, la Régie juge pertinent de considérer les montants prévisionnels soumis par le Transporteur dans le cadre de ses demandes tarifaires, plutôt que les montants autorisés par la Régie, afin d'évaluer la précision

<sup>48</sup> NS, 22 novembre 2016, pp. 206 et 207.

<sup>49</sup> Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur), décision D-2015-017, paragraphes 229 à 231.

<sup>50</sup> Décision D-2015-017, paragraphe 224.

et la justesse de ses prévisions. Or, les prévisions du Transporteur pour les années 2014 et 2015 se sont avérées justes puisqu'elles sont comparables aux niveaux réels atteints de chacune de ces années.

Dans la décision D-2016-029<sup>51</sup>, bien que la Régie rejette toujours la demande de reconnaissance de ce montant de 14 M\$, estimant insuffisantes les explications fournies par le Transporteur à ces égards, celle-ci rappelle que le Transporteur dépose sa demande dans un cadre réglementaire fondé sur le coût de service.

De ce fait, comme précisé dans sa preuve<sup>52</sup>, le Transporteur justifie sa demande pour des coûts de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place en appuyant sa démonstration sur une analyse des années historiques 2014 et 2015. À l'appui de celle-ci, le Transporteur ajoute qu'au-delà de l'atteinte du niveau projeté en termes d'ÉTC et de charges nettes d'exploitation associées, ces sommes ont dû être engagées parce qu'elles sont essentielles à l'accomplissement de sa mission de base et à la poursuite du déploiement de son modèle de gestion des actifs aux fins d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau de transport.

#### ***MGA et mise à niveau de la maintenance (HQT-6, Document 2, section 2.4.3)***

Le MGA est au cœur de la stratégie d'efficience du Transporteur.

Tel que M. Maxime Lajoie en a témoigné<sup>53</sup>, l'innovation technologique est cruciale afin de soutirer tout le potentiel du MGA. Plusieurs initiatives sont en cours en partenariat avec l'Institut de Recherche d'Hydro-Québec (« IREQ ») et elles méritent d'être poursuivies<sup>54</sup>. Celles-ci sont directement en lien avec le MGA et permettent d'optimiser l'exploitation et la durée de vie des actifs sur l'ensemble de leur cycle de vie.

M. Lajoie s'est également exprimé sur les améliorations des processus des projets en cours<sup>55</sup> pour demeurer à « la fine pointe » des meilleures pratiques, que ce soit au niveau de l'approvisionnement, de la conception ou de la planification des projets<sup>56</sup>.

M. Ghislain Tessier<sup>57</sup> explique dans le détail la démarche de planification des actions sur le terrain par ses équipes :

---

<sup>51</sup> Dossier, R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur), paragraphes 108 et 109.

<sup>52</sup> HQT-6, Document 2 révisée, section 2.4.2, pp. 15 et 16.

<sup>53</sup> NS, 22 novembre 2016, p. 212 ss.

<sup>54</sup> HQT-15, Document 2.1, pp. 54-55.

<sup>55</sup> NS, 22 novembre 2016, p. 212 ss.

<sup>56</sup> <sup>56</sup>

<sup>57</sup> NS, 22 novembre 2016, p. 220 ss.

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

*« R. Bonjour, Monsieur le Président; bonjour, Mesdames les régisseurs. Comme plusieurs de mes collègues l'ont déjà dit, c'est sûr que le parc est vieillissant. On est rendu vraiment avec la majorité de notre parc qui sont à la deuxième moitié de leur durée de vie. Puis pour moi, dans les opérations, ce que ça veut dire concrètement, c'est que j'ai des enjeux sur le réseau. Puis j'ai des obstacles à avoir mes retraits. Puis en plus, lorsque je fais des inspections, je me rends compte que j'ai beaucoup d'usure de composantes sur le réseau.*

*Donc, pour moi, une des grandes pistes d'efficience, c'est la planification. Puis pour arriver à la planification, la première des choses que je fais, c'est lorsque je fais une inspection, je vais voir sur l'équipement si j'ai des composantes usées, puis on les cote en cote de priorité. Donc, je regarde la gravité de l'usure de ces composantes-là puis je regarde la probabilité d'occurrence. Ça va-tu se passer éminemment ou je peux attendre un cycle d'inspections avant de pouvoir le corriger.*

*Ça, ça m'amène à pouvoir le prioriser de P1 à P4, mes priorités d'intervention. Puis après ça, si je veux avoir un impact positif sur le réseau qu'est-ce que je fais? Bien, j'essaie de prioriser en premier tous mes P1. Puis ensuite, s'il me reste des ressources pour être capable de réaliser mes travaux, là, je vais adresser les P2, P3, P4 sur le réseau. Puis je ne vous cacherais pas que, de l'expérience que j'ai, je regarde en arrière puis je fais que des P1. Je ne ferai pas de P2, je ne ferai pas de P3 puis je ne ferai pas de P4. Je n'ai pas de ressources suffisantes pour être capable d'adresser les autres usures que je vois sur le réseau.*

*Donc, c'est évident que chaque intervention, c'est composé d'une inspection. Puis après ça... Qui est de la maintenance systématique. Puis ensuite de ça, je regarde la maintenance conditionnelle, puis je vais adresser les vrais problèmes, les P1, en conditionnel, certaines usures de composants pour être capable de maintenir la fiabilité de mon réseau. Puis j'insiste, les P1, c'est ce que je crois qui va être... qui va amener un bris d'équipement éminemment là, avant mon prochain cycle d'inspections.*

*C'est sûr que, depuis deux mille treize (2013), on a investi beaucoup en planification puis en ordonnancement. On a changé nos outils. On a fait une centralisation de la planification opérationnelle. On s'est assuré d'avoir un arrimage avec l'équipe à Maxime au niveau des stratégies, avec l'équipe à Marie-Claude au niveau du MGA. On s'assure de poser les bons gestes au bon moment, d'optimiser nos interventions. [...]*

*Donc, c'est sûr et certain que si je veux être véloce, la première des choses que je dois faire, ça vient de P1 aussi régler les problèmes. Les contraintes du réseau, les régler, ça aussi, en plus c'est une P1. Ça fait que, ça, je commence à en avoir plusieurs des P1. Puis à un moment donné, quand tu as beaucoup de P1, puis tu dis,*

## Plaidoirie du Transporteur

*j'ai des ressources limitées, je ne voudrais pas arriver à prioriser à l'intérieur de mes P1, parce que là je mettrais à risque le réseau. Je ne suis pas rendu là. Mais je vois la montagne en arrière de P2, P3, P4 qui, eux, deviennent de plus en plus des P1. Je la vois monter. Donc, je vous corrobore que, dans les opérations, tout ce que le modèle de gestion de l'actif prédit, je le vois arriver. Je le vois par rapport à la montagne qui s'en vient. [...]*

*Mais, pour ça, je ne vous le cacherai pas, le quarante-cinq millions (45 M), les demandes additionnelles qui sont faites sont nécessaires pour être sûr et certain de supporter toute la mise en place des ressources nécessaires pour adresser et les contraintes réseau et la maintenance puis les inspections relatives à ces éléments-là.*

»

À l'évidence, le Transporteur est en recherche constante d'efficience, ce qui est à l'avantage de sa clientèle et qui assure une judicieuse utilisation des budgets octroyés.

Le Transporteur demande un budget additionnel pour la mise à niveau de la maintenance de 45 M\$ pour couvrir le coût des 39 ÉTC additionnels requis (3,7 M\$ en masse salariale et 0,2 M\$ en dépenses de personnel et indemnités), 16 M\$ en services externes dont 3 M\$ pour les travaux accrus en maîtrise de la végétation et 25,1 M\$ en stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres principalement pour l'utilisation de matériel requis en maintenance conditionnelle ciblée. Le Transporteur a présenté à la section 2.4.3 de la pièce HQT-6, Document 2 comment il compte utiliser les sommes demandées. En audience, M. Louis Veci mentionne les retombées attendues de la mise à niveau du budget de maintenance<sup>58</sup> :

*«Alors, consolider et hausser les budgets de maintenance va contribuer pour moi à atténuer les effets du vieillissement du parc, à améliorer la proportion des travaux que nous réalisons en mode planifié et préventif, ce qui contribuera à réaliser plus de diagnostics et d'inspections, de travailler plus librement dans les postes, minimisant ainsi le nombre et l'impact des ZAL pour finalement assurer la qualité de service attendu par nos clients et ce, au tarif le plus optimal. »*

De tous les scénarios étudiés, le Transporteur privilégie le scénario de maintenance adaptée, soit celui qui présente des coûts raisonnables pour un niveau de contrôle de l'évolution du risque de pérennité et de maintenance optimal. Comme l'a d'ailleurs fait remarquer un intervenant, « il n'y a pas un enjeu fondamental à accorder les sommes demandées aujourd'hui si on a confiance qu'elles vont vraiment être

<sup>58</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 191.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

dépensées.»<sup>59</sup>. Or, le Transporteur estime avoir les effectifs en place pour bien utiliser les sommes demandées.

Il est important de souligner que le Transporteur, en écho aux préoccupations de la formation, a formulé une proposition de suivi qui sera déployé sur les deux prochaines années<sup>60</sup> :

### **2017**

- Évolution des IF (au 31 décembre 2016) ;
- Statut de la mise en œuvre ;
- Quantification des coûts évités par la réduction des IF.

### **2018**

- Évolution annuelle des IF ;
- Évolution du risque en pérennité (simulé versus réel) ;
- Bilan de mise en œuvre ;
- Élaboration d'une méthode de suivi des coûts directs de maintenance.

Ces éléments de suivi raffermiront les démonstrations de rentabilité des actions découlant du MGA qui sont présentement au dossier de la Régie.

Ces suivis permettront également à la Régie de constater la mise en œuvre des diverses activités de maintenance qui seront réalisées par le Transporteur.

La qualité et le caractère probant des témoignages des représentants du Transporteur quant aux besoins de maintenance, combiné aux suivis offerts pour les années 2017 et 2018, ne peuvent que rassurer la Régie quant aux besoins exprimés ainsi qu'à l'acuité de la prévision des CNE pour l'année 2017.

### ***Normes CIP (HQT-6, Document 2, section 2.4.4)***

À l'initiative de la Régie, en sus de la preuve documentaire au dossier justifiant les budgets demandés, le Transporteur a administré une preuve testimoniale spécifique.

Ainsi, le Panel 3A<sup>61</sup> a pu exprimer à la Régie :

- l'évolution rapide des normes CIP sur une courte période ;

---

<sup>59</sup> NS, 25 novembre 2016, p. 61.

<sup>60</sup> NS, 23 novembre 2016, p. 39 ss.

<sup>61</sup> Voir la pièce HQT-15, Document 2.2.2. et NS, 22 novembre 2016, pp. 138 à 192.

- les nouvelles obligations en découlant dont la forte croissance du nombre des installations et actifs électroniques visés par les diverses versions de ces normes ;
- les coûts dérivés des activités qui seront déployées pour un total de 18,5 M\$ en 2017.

À la lumière de ces démonstrations probantes, le Transporteur prie la Régie d'accueillir sa demande de CNE tel que demandée pour l'année 2017.

## **6.2 Autres charges (HQT-6, Document 3, section 4)**

### ***Amortissement***

Pour l'année 2017, le Transporteur demande à la Régie d'approuver une charge d'amortissement de 1 088,8 M\$, soit une augmentation de 69,8 M\$, dont 66,7 M\$ de la charge d'amortissement provient du remplacement des disjoncteurs PK.

La section suivante traitant de l'évolution de la base de tarification fait état des mesures poursuivies par le Transporteur en vue d'assurer une amélioration continue de l'acuité des prévisions de mises en service et ainsi de la BT projetée ce qui contribue à raffermir sa prévision de l'amortissement.

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

Le solde de la base de tarification (ci-après « BT ») au 31 décembre 2017 est estimé à 20 411,2 M\$ et reflète les ajouts nets prévu (924,3 M\$).

Le Transporteur, ayant offert au dossier une preuve probante et non contredite, demande à la Régie d'établir la base de tarification au niveau demandé pour l'année 2017.

### ***Acuité des prévisions et suivi des mises en service<sup>62</sup> (ci-après « MES »)***

La preuve documentaire fait état de l'acuité des prévisions et Mme Boucher a témoigné à ce sujet<sup>63</sup>. Nous en soulignons les aspects principaux ci-après :

- La justesse de la prévision de la base de tarification s'est maintenue à une moyenne de 98,6 % (2013 à 2016) ;

---

<sup>62</sup> HQT- 7, Document 1, p. 7 et HQT-15, Document 2.3, page 10.

<sup>63</sup> NS, 22 novembre 2016, pp. 208 à 211.

## *Plaidoirie du Transporteur*

---

- L'effet combiné des mesures mises en place pour améliorer l'acuité des MES assurera une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de la BT projetée ;
- En raison d'améliorations diverses<sup>64</sup>, le Transporteur anticipe réaliser les mises en service prévues à l'année de base ;
- En 2017, toujours dans le but d'améliorer l'acuité de ses prévisions, le Transporteur a pris un important facteur de glissement soit 800 M\$, dont 350 M\$ pour tenir compte des glissements potentiels qui pourraient arriver sur des projets autres que celui lié au remplacement des disjoncteurs de modèle PK qui est priorisé ;
- Le Transporteur souligne que 95 % du montant de 1 986 M\$ de mises en service prévu pour l'année 2017, se constitue d'un « bloc dur » de projets supérieurs à 25 M\$ (1 406 M\$), ainsi que d'un niveau réaliste de mises en service inférieures à 25 M\$ (478 M\$), en considérant la moyenne historique des cinq dernières années (515 M\$).
- Diverses mesures ont par ailleurs été mises en place en vue d'assurer la réalisation des activités planifiées, tant au niveau de la maintenance qu'au niveau des investissements et aux mises en service associées, dont la planification opérationnelle consolidée (« POC »), la confirmation des approvisionnements pour les projets majeurs, la disponibilité de la main d'œuvre requise ainsi que la planification des retraits.

En ce qui concerne les affirmations de la FCEI portant sur les liens entre les investissements et la prestation de travail, le Transporteur affirme qu'on ne peut faire de lien direct entre ces deux éléments<sup>65</sup>.

Les projets d'investissement se réalisent souvent sur plus d'une année et, pour plusieurs projets, les effectifs interviennent seulement lors de la mise en service<sup>66</sup>.

La projection des heures de prestation de travail reflète un équilibre entre la capacité disponible en termes de force de travail et de charge de travail à réaliser sur le réseau en projet et en maintenance pour une année donnée sans distinction entre les classifications d'investissements<sup>67</sup>.

Le Transporteur, à la lumière de ce qui précède, soutient que ses projections pour l'année 2017 devraient être acceptées par la Régie.

---

<sup>64</sup> HQT- 7, Document 1, p. 7.

<sup>65</sup> NS, 22 novembre 2016, pp. 266-267.

<sup>66</sup> NS, 22 novembre 2016, p. 270.

<sup>67</sup> NS, 22 novembre 2016, p. 273.

## 7.1 Projet Chamouchouane

Cet important projet du Transporteur au bénéfice de l'ensemble de la clientèle du Transporteur a été autorisé par la Régie le 13 mars 2015, (décision D-2015-023)<sup>68</sup>, donnant ainsi son aval aux travaux nécessaires à sa réalisation, depuis lors amorcés.

Les extraits suivants de la décision D-2015-023 méritent d'être soulignés :

À la page 13

*« [38] Dans le but d'assurer la fiabilité du réseau de transport, le Transporteur recommande, en 2008, un projet de mise à niveau du réseau de transport principal, qui consiste en l'ajout de nouvelle compensation série au poste de la Jacques-Cartier et de compensateurs statiques au poste Chénier, projet qui a été autorisé par la Régie.*

*[39] Le Transporteur rappelle que l'étude préalable au projet de mise à niveau avait mis en lumière qu'un biais structurel, issu de l'évolution du réseau de transport, faisait en sorte qu'à la suite de certains événements au sud du réseau, la tension et la fréquence fluctuaient de manière très importante et que cela pouvait conduire à un effondrement de tension [note de bas de page omise]. Le Transporteur a qualifié ce biais structurel d'« effet entonnoir ».*

*[40] Le Transporteur observe que, compte tenu des perspectives de l'époque, entre autres avec le raccordement du complexe de la Romaine et de l'intégration de la production éolienne de l'appel d'offres A/O 2005-03, ce biais structurel allait de nouveau se révéler problématique dès 2015 [note de bas de page omise]. Ce constat l'incite à lancer une étude de faisabilité globale du sud du réseau, afin d'évaluer des scénarios de renforcement permettant de corriger durablement la problématique.*

*[41] Le Transporteur constate que, dans l'état actuel du réseau, il lui est de plus en plus difficile d'en assurer la performance et la fiabilité dans le respect des critères de conception, sans procéder de nouveau à un renforcement majeur du réseau de transport principal. »*

Aux pages 15 et 16

*« [49] Le Projet a pour objectif de répondre aux enjeux en matière de « planification du réseau », soit de maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport*

---

<sup>68</sup> Les éléments qui suivent sont offerts à la Régie sous réserve des moyens et objections du Transporteur à la preuve offerte dans ce dossier par NEMC qui seront décidés par la Régie dans sa décision à venir.

## Plaidoirie du Transporteur

---

principal en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle dans le contexte de l'évolution du réseau. À ces fins, le Projet vise à :

- mettre en place une architecture de réseau qui résout l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane;
- redistribuer les écoulements de la puissance à travers les différents axes du réseau de transport principal;
- permettre de renforcer l'alimentation des grands centres de consommation en dotant la boucle métropolitaine d'une source d'alimentation supplémentaire;
- sécuriser l'alimentation de la clientèle desservie par le poste du Bout-de-l'Île en dotant ce dernier d'une source d'alimentation distincte.

[50] Le Projet vise également à permettre une plus grande disponibilité du réseau en soulageant de façon importante les contraintes en matière d'exploitation et d'entretien du réseau principal.

[51] La nouvelle topologie du réseau vise enfin à répondre à la croissance des besoins de la clientèle, en assurant une intégration optimale de la nouvelle production du complexe de la Romaine et de celle de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport principal. »

Aux pages 31 et 32

### « 3.6 IMPACT SUR LES TARIFS

[102] Le Transporteur indique que les coûts du Projet sont répartis en trois catégories d'investissement, dans les proportions suivantes : 551,0 M\$ associés à la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », 473,7 M\$ associés à la catégorie « maintien et amélioration de la qualité de service » et 58,7 M\$ en « maintien des actifs ».

[103] Les coûts de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » représentent des travaux qui sont substitués par le présent dossier aux travaux prévus dans les projets de raccordement des centrales du complexe de la Romaine [note de bas de page omise] pour un montant de 160,7 M\$ et d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-0351 pour un montant de 390,3 M\$.

[104] Quant aux coûts alloués aux deux autres catégories, le Transporteur soutient que ces investissements contribuent à la qualité du service et la pérennité de ses installations. Ils permettent de maintenir leur bon fonctionnement et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable, au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. Le Transporteur rappelle que, conformément à la décision D-2002-95 de la Régie [note de bas de page omise], il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau.

[105] Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet, le Transporteur prend en compte les coûts du Projet nets des coûts substitués des projets de raccordement du complexe de la Romaine et d'intégration de la production éolienne de l'appel d'offres A/O 2005-03, mais incluant les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation.

[106] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et de 50 ans, conformément à la décision D-2003-68 de la Régie [note de bas de page omise]. L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 47,0 M\$ sur une période de 20 ans et de 30,9 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente un impact à la marge de 1,5 % et de 1,0 % sur les mêmes périodes par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2014. »

À la page 38

« [131] L'AQCIE-CIFQ recommande toutefois à la Régie de procéder, de son propre chef, à une contre-expertise, si elle estime ne pas posséder toute l'information et toute l'expertise, tant à l'égard des motifs que de la causalité des coûts qui en résulte. Par ailleurs, si la Régie estime que la cause réelle ne relève pas de la problématique de fiabilité, mais uniquement à des besoins de croissance, l'intervenant suggère une réouverture d'enquête, afin de permettre aux participants de formuler des solutions visant à établir une répartition équitable de la totalité des coûts du Projet. »

Aux pages 50 à 57

#### « 6. OPINION DE LA RÉGIE

[189] La Régie est satisfaite de la présentation de la seconde version de l'analyse économique. Lors de son examen des aspects économiques du Projet, la Régie a tenu compte des commentaires du Transporteur visant à établir le cadre à l'intérieur duquel les deux versions doivent être appréciées.

[197] Compte tenu de ce qui précède, la Régie retient de l'analyse économique des solutions que les coûts en pertes électriques différentielles jouent un rôle déterminant en faveur de la réalisation du Projet. Elle constate que, malgré son important coût initial de réalisation, la rentabilité du Projet est assurée (voir la section 3.3.4). Dans son analyse sur le point de rentabilité, le Transporteur a illustré de manière convaincante l'impact des pertes électriques différentielles récurrentes de la solution 2 sur la rentabilité des deux solutions.

[205] Le Transporteur indique dans sa demande que « l'objectif principal du Projet consiste à maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport principal en

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

*vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle dans le contexte de l'évolution du réseau ».*

*[210] L'AQCIE-CIFQ soutient la solution proposée en raison de son bilan économique. L'intervenant conteste néanmoins la justification du Projet et la répartition des coûts qui en découle. L'intervenant soutient que :*

*« lorsque le Transporteur a évoqué, dans chacun de ces dossiers, l'hypothèse d'une nouvelle ligne de transport, c'était en tant qu'« option concernant le renforcement du réseau principal ... (qui) pourrait être envisagée en remplacement de la solution retenue pour le renforcement du réseau principal », [note de bas de page omise] renforcement justifié uniquement par l'intégration de la production de chacun de ces deux projets, et d'aucune manière par des raisons de fiabilité ».*

*[212] La Régie retient la position du Transporteur à l'effet que la solution retenue s'inscrit en continuité avec d'autres projets d'envergure visant ultimement à maintenir et améliorer la qualité du service de transport. Aux plans technique et économique, la Régie retient également que le Projet permettra non seulement de maintenir la fiabilité et la performance optimale du réseau de transport principal, mais qu'il représente également une fenêtre d'opportunité unique de développement du réseau.*

*[217] La Régie est d'avis que le Transporteur a démontré le caractère incontournable de la solution retenue dans le cadre du Projet. Il a, de plus, exposé le caractère temporaire et problématique et les contraintes opérationnelles et techniques qu'impose la solution alternative, ainsi que les bénéfices que présente la solution de référence en termes de développement futur du réseau de transport. La Régie retient enfin qu'en réalisant maintenant le Projet, le Transporteur disposera toujours de la possibilité de recourir à la compensation série une fois la ligne achevée.*

*[218] À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve, la Régie considère que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur.*

*[219] L'analyse du Projet montre que cet investissement est utile afin de répondre aux enjeux de croissance des besoins de transport sur le réseau de transport.*

*[220] En conséquence, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature, les coûts ou la rentabilité. » [Références omises]*

De ce qui précède et du témoignage de M. Giroux<sup>69</sup>, le Transporteur réitère les éléments suivants :

- La ligne Chamouchouane vise à corriger un biais structurel récurrent, qualifié et décrit dans la décision d'« effet d'entonnoir » à la hauteur du poste Chamouchouane.
- Ce biais structurel consiste en un effondrement de tension aux postes de la région métropolitaine, advenant certains événements de pertes de lignes au sud du réseau.
- Les études du Transporteur ont démontré que la solution optimale pour assurer le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal, en résolvant de façon durable le biais structuré constaté, consiste en l'ajout d'une ligne 735 kV à partir du poste de la Chamouchouane vers la boucle métropolitaine.
- La considération de besoins éventuels lors de l'examen comparé de la solution et de son alternative vise deux objectifs, soit l'évaluation de la robustesse respective de chacune des solutions et la comparaison économique sur une même base de solutions rendant un service équivalent. À cet égard, à la demande du président de la présente formation, le témoin Giroux a confirmé que la solution retenue constitue l'ajout minimal pouvant résoudre le biais structurel identifié.
- La Régie a retenu, pour une part des coûts du projet, la catégorisation maintien et amélioration de la qualité du service mise de l'avant par le Transporteur, catégorie dont les coûts sont à être récupérés auprès de l'ensemble de la clientèle, suivant la décision D-2002-95<sup>70</sup>. Il en est de même pour les coûts associés à la catégorie « maintien des actifs ». Il est par ailleurs à noter que les coûts attribués à la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » sont quant à eux associés aux obligations respectives des clients visés quant à leur récupération.
- Il a été établi et décidé par la Régie que la solution retenue de la ligne à 735 kV, en continuité avec d'autres projets d'envergure visant ultimement à maintenir et améliorer la qualité du service de transport, était optimale des points de vue technique et économique et qu'elle positionne judicieusement le réseau, quels que soit la nature des changements à y survenir.

---

<sup>69</sup> NS, 18 novembre 2016, pages 247 à 256.

<sup>70</sup> Décision D-2002-95, page 297, au dossier R-3401-98.

## *Plaidoirie du Transporteur*

---

- Le projet de ligne à 735 kV, de par sa nature intrinsèque, procure par ailleurs d'autres avantages importants, également au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, qui se déclinent comme suit :
  - Réduction des pertes ;
  - Amélioration de la flexibilité d'exploitation et d'entretien ;
  - Poursuite de la sécurisation face au verglas - ligne stratégique avec des critères de récurrence de verglas 1/150 ans ;
  - Renforcement de l'alimentation des grands centres de consommation ;
  - Sécurisation de l'alimentation de la clientèle desservie par le poste du Bout-de-l'Île.

Les déterminations de la Régie dans la décision D-2015-023 sont finales notamment quant aux aspects suivants :

- Objectifs et justification du projet ;
- La répartition des coûts entre les catégories d'investissements « croissance des besoins de la clientèle », « maintien et amélioration de la qualité du service » et « maintien des actifs » ;
- L'utilité du projet.

L'intervenant NEMC, dans le cadre de ses représentations à l'encontre de l'inclusion des coûts encourus de ce projet autorisé dans la base de tarification du Transporteur, n'a soumis aucun élément nouveau par rapport à la thèse développée par son analyste alors qu'il œuvrait pour le compte de l'AQCIE-CIFQ, lors du processus d'examen public du projet en question. Cette thèse repose sur une allégation de non-respect de la causalité des coûts, en évoquant une considération inappropriée de la part de la Régie lors de son examen du projet des besoins éventuels pris en compte par le Transporteur dans le cadre de la comparaison de la solution retenue et de son alternative. Le Transporteur soutient que cette thèse consiste tout simplement à nier le partage de coûts découlant des objectifs reconnus par la Régie dans sa décision finale autorisant le projet. Le Transporteur est d'avis que cette nouvelle tentative de faire valoir une thèse déjà rejetée par la Régie s'apparente à une révision déguisée de la décision autorisant le projet. Le Transporteur souligne à cet égard que suite à cette décision du régulateur, il a amorcé et prévoit poursuivre des travaux dont les coûts, suivant le cadre réglementaire en vigueur, sont à intégrer à la base de tarification.

En effet, tel que M. Jean-Pierre Giroux en a témoigné à l'audience<sup>71</sup>, le projet se déploie graduellement. Ainsi, l'intégration des coûts de réalisation du projet à la base de tarification est pleinement justifiée, à ce stade du déploiement progressif de cet important actif à venir du réseau de transport d'électricité.

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

Avec égards, selon les informations disponibles, le projet est réalisé sans modification appréciable de sa nature, de ses coûts et de sa rentabilité.

Les coûts associés au projet et présentés pour intégration à la base de tarification bénéficient de la présomption découlant de la décision D-2005-050 et doivent être inclus à la base de tarification du Transporteur selon la Loi.

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

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

Le Transporteur soutient que les informations produites auprès de la Régie relatives aux investissements et aux mises en service sur l'horizon, présentées aux tableaux de la pièce précitée, sont adéquates et suffisantes.

### ***Critère de pointe exceptionnelle***

L'intervenant AHQ-ARQ<sup>72</sup> recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il présente à chaque dossier tarifaire une démonstration du respect du critère de conception du réseau de transport demandé par le Distributeur, indiquant les marges excédentaires installées et prévues sur un horizon de 10 ans. De plus, l'intervenant recommande qu'une telle démonstration soit faite lors de toute demande d'autorisation de projets d'investissements visant à augmenter la capacité du réseau de transport.

En audience, M. Giroux a expliqué la genèse et la raison d'être du critère de pointe exceptionnelle<sup>73</sup> et le Transporteur souligne que :

---

<sup>71</sup> NS, 23 novembre 2016, p. 59 ss.

<sup>72</sup> Voir Pièce C-AHQ-ARQ-0017 planche #21.

<sup>73</sup> HQT-15, Document 2.2 et NS, 18 novembre 2016, page 235 ss.

## Plaidoirie du Transporteur

---

- Le critère de conception demandé par le Distributeur n'est qu'un des nombreux critères auxquels doit se conformer le Transporteur. Dans certaines circonstances ce critère de pointe exceptionnelle est souvent moins contraignant pour le respect des critères de conception que certains cas de pointes normales. Pour chacun des besoins liés au réseau de transport, le Transporteur analyse des solutions sous l'angle de la fiabilité et ce, sans en évaluer la marge de transit « excédentaire » potentielle. Chaque cas est analysé à son mérite et présenté à la Régie lors de la demande d'autorisation du projet en cause.
- Le processus de planification et les critères de conception du réseau de transport n'ont pas pour objet de doter le réseau de marges excédentaires et cette quantification n'est pas faite. La finalité du critère de pointe exceptionnelle est la fiabilité du réseau.
- Les critères de conception sont encadrés par le Northeast Power Coordinating Council, Inc. (« NPCC ») (Directory 1) et la North American Electric Reliability Corporation et permettent de dimensionner un réseau fiable et sécuritaire au bénéfice de l'ensemble de la clientèle. Les démonstrations de conformité sont effectuées auprès de ces organismes périodiquement.
- La démonstration de respect des critères est faite par de nombreuses simulations et la production de simples bilans est insuffisante et inadéquate.

Le Transporteur réitère, en appui au propos de M. Giroux, qu'identifier et quantifier une « marge » excédentaire sur le réseau n'est pas un exercice simple. Les marges, s'il y en a, varieront en fonction des équipements en place entre le lieu de réception de puissance et le lieu de livraison, ainsi que de l'état et de la disponibilité du réseau à un certain moment. Il y a donc une multitude de combinaisons possibles qui rendent vain cet exercice de quantification.

Le Transporteur rappelle que le rapport de démonstration de la conformité du réseau du Transporteur aux critères de conception, déposé au NPCC, n'est pas un document public et ne peut être consulté que par les membres du NPCC (dont la Régie)<sup>74</sup>. Il s'agit d'un exercice de simulation très détaillé qui n'est pas rendu public notamment en ce que les informations qui s'y trouvent pourraient permettre de cibler les points faibles du réseau de transport car le comportement dynamique y est décrit de façon extrêmement détaillée. De plus, dans certaines situations, le rapport pourrait divulguer de l'information concernant les réseaux voisins car le Transporteur doit vérifier l'impact de contingences ou défauts quant à ces réseaux.

---

<sup>74</sup> HQT-15, Document 3.2.

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les propositions de l'intervenant AHQ-ARQ qui concernent des informations auxquelles les intervenants ne peuvent avoir accès. De plus les suivis demandés exigeront un travail important du Transporteur et seront d'une valeur toute relative pour la clientèle desservie par le réseau de transport.

### **8.1 Catégorie *maintien et amélioration de la qualité du service***

Lors de l'audience du 18 novembre 2016<sup>75</sup>, la formation, par l'entremise de son président, déclare :

*« Le débat que souhaite soulever SÉ/AQLPA consiste à redéfinir les catégories d'investissements ou de raffiner le mécanisme réglementaire en vertu duquel les investissements sont catégorisés.*

*Le cadre d'une demande tarifaire par lequel la Régie fixe les Tarifs et les conditions de service constitue le meilleur forum pour ce faire. L'examen de l'enjeu soulevé par l'intervenant est certainement pertinent puisqu'il pourrait avoir une influence déterminante dans l'évolution des tarifs.*

*En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur de radier cette partie de preuve de SÉ/AQLPA.*

*Toutefois, la Régie juge que, si la preuve de l'intervenante est suffisante pour la convaincre d'examiner cet enjeu, il serait difficile, alors que les audiences débutent, d'avoir une preuve complète dans les prochains jours qui lui permettrait de statuer de manière éclairée sur le sujet.*

*C'est pourquoi elle croit opportun de reporter l'étude de ce sujet en deux mille dix-sept (2017), soit par l'ajout d'un enjeu à la phase 2 de la Politique d'ajouts si ce dossier devait rapidement reprendre son cours, soit au plus tard dans le cadre du prochain dossier tarifaire.* » (Nos soulignés)

En prévision de cette audience à venir, le Transporteur a souhaité fournir des informations et un témoignage afin de rassurer la Régie quant au bon usage de cette catégorie dans le cadre de ses projets.

L'intervenant SÉ-AQLPA met en doute la capacité du Transporteur à évaluer la « capacité résiduelle » issue de la réalisation des projets. Il met l'accent sur la difficulté de modéliser la charge tout en indiquant que pour la nouvelle production « la précision est très bonne »<sup>76</sup>.

---

<sup>75</sup> NS, 18 novembre 2016, pages 10 et 11.

<sup>76</sup> NS, 25 novembre 2016, page 96.

Or, l'intervenant omet des aspects importants identifiés par M. Giroux<sup>77</sup> lors de son témoignage, à savoir : le volume, l'emplacement et la nature de la production. À cela s'ajoute le phénomène de fermeture de charge, tel que constaté sur la Côte-Nord et expliqué rapidement par M. Giroux. En fonction de ces éléments, « la marge » peut varier substantiellement, ce qui peut rendre l'exercice de modélisation très complexe contrairement à ce que l'intervenant SÉ-AQLPA avance.

Le Transporteur souligne par ailleurs que le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île a été autorisé en 2015 dans le dossier R-3887-2014, par la décision D-2015-023. Ainsi, compte tenu que la Régie croit opportun de reporter, le cas échéant, l'étude des catégories d'investissement dans un dossier ultérieur, les échanges à ce sujet dans la présente demande ne devraient pas avoir d'impact sur les catégories d'investissement et les mises en service de ce projet autorisé.

## **8.2 Alimentation bouclée et en dérivation**

Tel que présenté en audience lors du témoignage de M. Giroux<sup>78</sup>, le Transporteur choisit le mode de raccordement des postes satellites en fonction de la configuration du réseau dans lequel le poste s'insère dans le cadre d'un projet identifié.

Le Transporteur souligne que :

- L'alimentation en dérivation est privilégiée puisqu'elle est généralement plus économique.
- Le « double bouclage », ou le bouclage en anneau à la haute tension, est plus coûteux et ne sert pas à améliorer la qualité du service offert par le poste satellite mais plutôt à minimiser les retraits sur la ligne qui alimente le poste.
- Le Transporteur dispose de plusieurs outils pour minimiser le nombre d'interruption en cas d'événements sur le réseau et adapte la conception de ses postes satellites en fonction des besoins des clients qui y sont rattachés.

En conclusion, l'analyse de l'indicateur SAIFI pour plusieurs postes suggérée par SÉ-AQLPA serait inutile puisque la qualité de service offerte par un poste satellite ne dépend généralement pas de son mode de raccordement à haute tension.

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de rejeter la proposition de SÉ-AQLPA à cet égard.

---

<sup>77</sup> NS, 22 novembre 2016, page 95, lignes 21 à 25.

<sup>78</sup> HQT-15, Document 2.2 et NS, 18 novembre 2016, page 241 ss.

## **9 Commercialisation (HQT-10, Documents 1 et 2)**

### **9.1 Taux de pertes de transport**

En réponse aux demandes de renseignements et en audience<sup>79</sup>, le Transporteur a fourni les explications concernant l'évolution du taux de pertes.

À l'audience<sup>80</sup>, M. Giroux s'exprime à l'égard du taux de pertes comme suit:

- La méthode et les mesures servant à déterminer le taux de pertes réel annuel n'ont pas changées;
- Le taux de pertes est le même pour l'ensemble de la clientèle desservie par le réseau de transport;
- Le taux de pertes varie d'une année à l'autre à cause de plusieurs facteurs, mais est sujet à augmenter au cours des prochaines années, sans augmentation du transit d'énergie, car les pointes de puissance sont plus importantes.

En réponse aux représentations d'AHQ-ARQ quant à la réalisation d'une étude sur le sujet, le Transporteur mentionne<sup>81</sup> :

- les seuls leviers dont il dispose à l'égard des pertes sont l'addition d'équipements sur le réseau de transport et la configuration du réseau, dont le mode d'exploitation et disponibilité des équipements;
- Le poids relatif des retraits sur les pertes est mineur. Les retraits sont requis pour assurer l'entretien et leur détermination fait déjà l'objet d'une optimisation pour maximiser la fiabilité;
- Les projets de renforcement du réseau de transport prennent en considération l'évaluation des pertes afin de comparer des solutions diverses.

Les leviers disponibles au Transporteur, que sont la considération des pertes dans les projets et la planification des retraits, sont déjà pris en compte pour minimiser les pertes. Le premier car les pertes sont considérées dans les analyses économiques. Le second en ce que les retraits sont d'une part obligatoire pour garantir la fiabilité du réseau, que leur placement dans l'année est effectué afin de ne pas mettre à risque cette fiabilité (« mois d'épaule » au printemps et à l'automne) et que la période de retrait est minimisée pour rapidement compléter les ouvrages afin de

---

<sup>79</sup> HQT-13, Documents 1 (p. 59 ss.), 2 (p. 28) et 4 (pp. 1 à 11), HQT-15, Document 2.2.

<sup>80</sup> NS, 18 novembre 2016, p. 250 ss.

<sup>81</sup> NS, 18 novembre 2016, pages 254 et 255.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

restaurer la fiabilité. Ainsi, une fois l'enjeu de fiabilité adressé dans la gestion de la configuration du réseau, la minimisation des pertes est atteinte par la suite est tendant à ramener le matériel, le plus rapidement possible, pleinement disponible.

Il est important de souligner que la fiabilité du réseau de transport prime pour le Transporteur. L'optimisation des pertes doit être réalisée autour de ce vecteur fondamental et non l'inverse.

Avec égards, la réalisation d'une étude spécifique ne permettrait pas d'identifier de nouvelles avenues d'optimisation à l'égard des pertes. En effet, tous les autres paramètres dont il est fait mention ne sont pas sous le contrôle du Transporteur (ex. : variation de la charge, production éolienne, production hydroélectrique, intégration ou suppression de centrales, échanges avec les réseaux voisins, etc.).

En conclusion, la méthode de détermination actuelle des pertes de transport par le Transporteur est valable et doit être maintenue et les recommandations des intervenants devraient être écartées par la Régie.

### **9.2 Relations commerciales avec la clientèle**

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

La preuve documentaire démontre que :

- L'indice de satisfaction de la clientèle à l'égard des services offerts par le Transporteur est élevé.
- Le Transporteur se conforme aux pratiques NAESB au fur et à mesure de leur adoption.

Le Transporteur a répondu aux deux demandes formulées par la Régie dans la décision D-2016-029, relativement à un mécanisme d'information *a posteriori* suite à un événement et au bilan de la mise en œuvre du processus d'information et d'échange sur la planification du réseau de transport (HQT-15, Document 1, Annexe 1).

En ce qui concerne le mécanisme d'information *a postérieur*, le Transporteur propose en preuve et lors du témoignage de M. Stéphane Verret de fournir de l'information additionnelle à ce que l'on retrouve déjà dans OASIS. Le Transporteur est d'avis que les clients pourront, avec cette nouvelle information, faire leurs propres analyses concernant les réductions qui ont été appliquées par le Transporteur, et en tirer leurs

propres conclusions.<sup>82</sup> Le mécanisme d'information pourrait être revu avec un retour d'expérience après une période d'application significative. Le Transporteur est d'avis que sa proposition, qui pourrait être bonifiée avec un retour d'expérience après une période d'application significative, sera utile pour tous ses clients et que ceux-ci en tirent un avantage supplémentaire à la situation actuelle.

En ce qui concerne le processus d'information et d'échange sur la planification du réseau, le Transporteur a soumis son bilan tel que requis dans la décision D-2016-029. Selon les commentaires reçus, le format de la rencontre semble rencontrer les besoins des participants et atteindre son objectif de partage d'information. Le Transporteur souhaite améliorer graduellement et en continu son processus et souligne le commentaire de NEMC à l'effet que le format et le contenu des rencontres va en s'améliorant. Le Transporteur a pris bonne note des suggestions de NEMC et des autres intervenants pour rendre le processus encore plus utile et bénéfique. Le Transporteur, dans le respect des règles qui gouvernent ses relations avec la clientèle, identifiera les aspects qu'il pourra mettre en œuvre pour satisfaire les besoins qui ont été exprimés.

Le Transporteur, à la lumière de la preuve et des témoignages, soutient que ses propositions devraient être acceptées par la Régie.

## **10 Réponse à une question de la Régie**

À l'audience du 23 novembre 2016, la Régie demandait si le Transporteur pouvait l'informer dans les prochains jours en ce qui a trait à la mise à jour de l'évaluation de la contribution du Distributeur<sup>83</sup>.

À ce sujet, le Transporteur considère qu'afin de faire correspondre les coûts le plus possible, il est préférable d'effectuer cette mise à jour à la fin du dossier plutôt que lors du dépôt initial de celui-ci. Ainsi, le Transporteur propose de mettre à jour l'évaluation de la contribution du Distributeur dans le cadre de l'actualisation des revenus requis, des tarifs et de l'allocation maximale découlant de la décision sur le fond à venir au présent dossier.

## **11 R-3981-2016, Phase 2 - Déroulement**

Comme annoncé le 9 novembre dernier par la décision D-2016-170, la Régie a mis en place une Phase 2 au dossier tarifaire 2017 du Transporteur en ces termes :

---

<sup>82</sup> NS, 22 novembre 2016, p. 288 ss.

<sup>83</sup> NS, 23 novembre 2016, pp. 105 à 109 et 112.

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

[12] L'exercice de la fonction GOP par le Transporteur a été soulevé de manière concomitante à la décision D-2016-137 dans le cadre du dossier R-3952-2015. L'enjeu associé à cet exercice n'était donc pas identifié lors de la décision D-2016-137.

[13] Dans le présent dossier, la Régie a cherché à obtenir les précisions nécessaires du Transporteur sur cet enjeu au moyen de DDR. Toutefois, les renseignements déposés sont insuffisants pour lui permettre de rendre une décision éclairée sur cet enjeu. Elle doit donc rechercher des renseignements supplémentaires à ce sujet.

[14] Il en est de même pour les renseignements obtenus en réponse à la DDR n° 2 de la Régie en ce qui a trait au Code de conduite du Transporteur.

[15] La Régie doit cependant tenir compte du court délai avant la tenue de l'audience débutant le 17 novembre 2016 ainsi que du fait que la période des audiences ne peut être immédiatement prolongée au-delà du 25 novembre 2016. De plus, le report de l'ensemble du dossier n'est pas une option pour la Régie.

[16] En conséquence, la Régie juge opportun de créer une phase 2 au présent dossier afin de traiter d'une part, du Code de conduite et, d'autre part, des impacts liés à l'exercice, par le Transporteur, de la fonction GOP sur les tarifs et les conditions de service de transport d'électricité.

[17] La Régie décidera ultérieurement du calendrier procédural lié à cette phase 2 après avoir reçu les représentations des participants à cet égard lors de l'audience débutant le 17 novembre 2016.

Pour la Phase 2, la Régie demande au Transporteur de se prononcer, lors de sa plaidoirie du 29 novembre 2016, à l'égard des sujets suivants:

- Calendrier :
  - 10 février 2017 : Dépôt de la preuve;
  - 4 au 10 avril 2017 : Audience.
- Modalités à adopter pour tenir compte des impacts que pourrait avoir, sur les *Tarifs et les conditions de service de transport d'électricité* de l'année témoin 2017, la décision à rendre dans le cadre de cette Phase 2.
- La Régie propose la création d'un compte d'écart sur l'impact sur le revenu requis dont le montant serait à considérer dans la détermination du revenu requis et des tarifs pour l'année tarifaire 2018.

### **Position du Transporteur**

- L'exercice tarifaire de la Phase 1 en cours doit se compléter par la détermination d'un tarif final du Transporteur pour l'année 2017.
- La décision tarifaire finale est généralement rendue disponible en mars.

## Plaidoirie du Transporteur

- Selon le calendrier proposé par la Régie quant à la preuve attendue du Transporteur pour la Phase 2, elle serait déposée vraisemblablement en cours de délibéré de la Phase 1.
- Ainsi, selon le calendrier proposé, le Transporteur n'aurait pas le bénéfice de la vision de la Régie incarnée dans la décision finale avant le dépôt d'une preuve.
- Avant de se commettre sur un calendrier, le Transporteur souhaite que la Régie l'éclaire sur les aspects précis qui seront traités dans de la Phase 2 afin de déposer une preuve satisfaisante pour la Régie.

### 12 Conclusion

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

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente demande pour l'année 2017 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée sur les éléments spécifiés dans sa demande.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 29 novembre 2016

*Affaires juridiques HQ*  
Affaires juridiques Hydro-Québec

(Me Yves Fréchette)

