

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-3981-2016

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE
QUÉBEC

-et-

ASSOCIATION DES
RESTAURATEURS DU QUÉBEC

(ci-après « AHQ-ARQ »)

Partie intéressée

PLAN D'ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

DUFRESNE HÉBERT COMEAU
Me Steve Cadrin
1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval (Québec) H7V 3Z3
Tél. : 514-392-5725
Fax : 450-682-5014
scadrin@dhcavocats.ca

PLAN D'ARGUMENTATION

CONCLUSIONS AU MÉMOIRE

C-AHQ-ARQ-0012, p. 50 et 51

1. Avec toutes les démarches porteuses de gain mises de l'avant par le Transporteur, l'AHQ-ARQ est d'avis que sa cible ex ante d'efficience aux CNE de 2,0 % est raisonnable pour 2017.
2. L'AHQ-ARQ est satisfaite des cibles sur les indices de continuité et est d'avis qu'elles devraient être visées dans l'établissement des stratégies de maintenance du Transporteur, ni plus ni moins.
3. L'AHQ-ARQ considère que seulement 65 % des 30 points en jeu pour les objectifs corporatifs de 2016 est suffisamment ambitieux. Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande que la Régie n'accorde pas au Transporteur la reconnaissance de 1,0 M\$, soit 65 % des coûts du régime de rémunération incitative selon la performance dans le revenu requis de 2017.
4. Malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, l'AHQ-ARQ constate le besoin de poursuivre, au-delà de 2014, la réduction de certains coûts du Transporteur.
5. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne reconnaître qu'un montant de 20 M\$ sur le montant additionnel en maintenance de 45 M\$ demandé par le Transporteur tant qu'une justification plus complète n'aura pas été fournie par celui-ci pour répondre aux préoccupations énoncées par l'AHQ-ARQ dans le chapitre 6 du présent mémoire.
6. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il présente à chaque cause tarifaire une démonstration du respect du critère de conception du réseau de transport demandé par le Distributeur, indiquant les marges excédentaires installées réelles et prévues sur un horizon de 10 ans. De plus, l'AHQ-ARQ recommande qu'une telle démonstration soit faite lors de toute demande d'investissements visant à augmenter la Capacité du réseau de transport.

7. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de produire une étude pour identifier et quantifier les principales causes permettant d'expliquer les pertes de transport et, en particulier, les taux de pertes de 2014 et de 2015 en relation avec les taux de pertes des années antérieures. Une telle étude devra inclure l'estimation des pertes de transport dues aux indisponibilités des équipements de transport.
8. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir une étude démontrant la pertinence ou non de tenir compte de l'impact des retraits sur les pertes de transport dans la planification et l'optimisation des retraits (comme il le fait par ailleurs sur l'impact des ajouts d'équipement).

PRINCIPALES CONCLUSIONS SUITE À L'AUDIENCE

- Objectifs corporatifs

3. L'AHQ-ARQ considère que seulement 65 % des 30 points en jeu pour les objectifs corporatifs de 2016 est suffisamment ambitieux. Par conséquent, l'AHQ-ARQ **recommande que la Régie n'accorde pas au Transporteur la reconnaissance de 1,0 M\$,** soit 65 % des coûts du régime de rémunération incitative selon la performance dans le revenu requis de 2017.

a) Témoignage de M. Boucher, NS 18/11/2016

À la page 97

« Maintenant, ce que j'essaie de vous dire, par contre, c'est que le niveau de difficulté ou d'ambition est souvent, entre guillemets, subjectif. Donc, évidemment, encore une fois, je ne peux pas vous dire s'ils étaient ou pas, le constat est qu'on les a atteints. Pour deux mille seize (2016), les objectifs qu'on s'était donné, présentement, il y en a certains qu'on n'atteindra pas. 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). »

b) Décision D-2016-029, p.26 et 27

« [59] La Régie réitère qu'il appartient au Transporteur d'établir ses objectifs corporatifs, mais qu'elle doit en apprécier le caractère raisonnable avant d'autoriser les budgets y afférents.

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

[61] Néanmoins, comme le souligne l'AHQ-ARQ, la Régie considère, à la vue de l'historique des résultats, que les cibles retenues pour les objectifs corporatifs ne sont pas suffisamment ambitieuses. L'atteinte de ces objectifs ne justifie pas une rémunération additionnelle. La Régie est d'avis qu'il y a place à une révision des cibles, dans une optique plus ambitieuse, dont l'atteinte justifierait la rémunération incitative à laquelle elles se rattachent.

[62] Pour ces motifs, la Régie reconnaît un montant de 1,4 M\$ à titre de rémunération incitative pour l'année témoin 2016. Aux fins de faire reconnaître, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, les charges qui sont associées à la rémunération incitative dans ses revenus requis, le Transporteur devra revoir les cibles visées par les objectifs corporatifs afin qu'elles soient suffisamment ambitieuses et qu'elles reflètent un réel défi l'incitant à améliorer sa performance et à rechercher un niveau supérieur de réalisations. »

c) Présentation de la preuve AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0017)

Historique d'atteinte des objectifs et évolution de la pensée de la Régie, planches 3 et 4.¹

Partiellement ambitieux, un pas dans la bonne direction, mais les promesses pour 2017 ne règlent pas le manque d'ambition pour 2016, planches 5 et 6.²

- Modèle de gestion des actifs et charges additionnelles de maintenance

Note au mémoire (C-AHQ-ARQ-0012, p. 33) :

« Il est à noter que les recommandations de cette section pourront être révisées suite à la présentation détaillée qui doit être faite par le Transporteur sur le MGA lors de l'audience. [réf. omise] »

¹ Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 11 à 14.

² Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 14 à 23.

5. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne reconnaître **aucun montant** sur le montant additionnel en maintenance de 45 M\$ demandé par le Transporteur tant qu'une justification plus complète n'aura pas été fournie par celui-ci pour répondre aux préoccupations énoncées par l'AHQ-ARQ dans le chapitre 6 du présent mémoire.

Demande : Justification économique probante

et

Calcul et présentation d'un « Indicateur d'indisponibilités forcés avec impact » pour les années 2010 à 2015.

a) Décision D-2016-029, p. 22 et 23

« Opinion de la Régie

[32] La Régie relève des arguments du Transporteur que ses nouvelles pratiques d'approvisionnement et de gestion des actifs lui permettent de répondre à ses besoins immédiats, tout en considérant ses besoins à long terme.

[33] Sans douter des objectifs poursuivis par le Transporteur, la Régie juge cependant que ce dernier n'a pas fait la démonstration des économies tangibles que le modèle de gestion de ses actifs peut générer en contrepartie des coûts qui y sont associés.

[34] En ce qui a trait à sa stratégie de gestion des actifs, la Régie s'interroge, tout comme l'AHQ-ARQ, sur les résultats anticipés d'une telle stratégie et constate qu'elle ne peut, sur la base des résultats fragmentaires obtenus à ce jour, porter un jugement éclairé et sans équivoque sur le bien-fondé de la demande du Transporteur visant à en intensifier le rythme.

(...)

[40] Dans ce contexte, la Régie ordonne au Transporteur de lui présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une preuve étayée lui permettant d'apprécier les résultats actuels de la stratégie adoptée quant au maintien des actifs. Notamment, cette preuve devra faire état de la

rentabilité économique des actions entreprises et envisagées par le Transporteur ainsi qu'une projection des gains visés à long terme. »

b) Audience, NS 22/11/2016, Me Duquette

À la page 100

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

À la page 102

« (...) Je pense que je vais prendre une autre minute de plus. Quand on parle de soixante millions (60 M) où on a cette conciliation à faire là puis qu'on parlait dans la décision, l'an passé : « Faites-nous la démonstration économique » c'est je veux savoir que c'est payant de faire cette maintenance-là. Donc, pour chaque dollar que je mets en maintenance, j'en sauve au moins un de difficulté actuelle. (...) »

À la page 103

« (...) Ça fait que là je veux... alors la question c'est : Combien ça vaut les troubles opérationnels que vous avez? Parce qu'à chaque fois que vous vous êtes exprimés, vous avez dit : « La conséquence des IF, c'est... » et je vais reprendre le terme, « ... c'est les effets... les IF causent les effets perturbateurs sur le réseau. » Ces effets-là, ça vaut combien? Alors c'est ma question. (...) »

À la page 105

« Q. [118] C'est votre justification du pourquoi du quoi vous voulez faire le MGA. Ça, ce bout-là on le comprenait l'année passée. On vous l'avait même dit dans la décision qu'on était d'accord avec cette stratégie-là. Où on avait de la difficulté, c'est à mesurer le montant demandé pour voir s'il était juste et raisonnable. Alors on est encore dans la même difficulté cette année, quand vous nous dites : c'est quarante-cinq millions (45 M) et j'ai de la difficulté à le comparer avec qu'est-ce que ça coûte. Est-ce que c'est juste et raisonnable comme montant? Alors je comprends que c'est

difficile de le complexifier puis à tout monnétériser, mais comme je disais... Oui? »

c) Présentation de la preuve AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0017 et 0018)

Indisponibilités forcées, planches 22 à 29.³

Coût additionnels de maintenance, planches 30 à 39.⁴

- **Taux de pertes**

7. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de produire une étude pour identifier et quantifier les principales causes permettant d'expliquer les pertes de transport et, en particulier, les taux de pertes de 2014 et de 2015 en relation avec les taux de pertes des années antérieures. Une telle étude devra inclure l'estimation des pertes de transport dues aux indisponibilités des équipements de transport.
8. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir une étude démontrant la pertinence ou non de tenir compte de l'impact des retraits sur les pertes de transport dans la planification et l'optimisation des retraits (comme il le fait par ailleurs sur l'impact des ajouts d'équipement).

a) Impossibilité de fournir le taux de pertes mensuelles

Décision D-2002-95

« Le taux de pertes moyen sur l'ensemble du réseau de 5,2 %, proposé pour 2001, correspond à la moyenne des mesures horaires réalisées sur le réseau de transport de 1997 à 1999. Le transporteur indique que cette mesure est corroborée par le modèle analytique pour l'année de référence 1999. Il croit que cette valeur reflète adéquatement le taux qui sera observé pour l'année témoin projetée 2001 puisque la

³ Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 28 à 30.

⁴ Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 31 à 33.

résistivité du réseau est relativement stable. [réf. omises, mais les deux références de ce paragraphe sont à HQT-10, doc. 3]

(...)

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

Présentation AHQ-ARQ, (C-AHQ-ARQ-0017, planches 11 et 12)

- Révision des données journalières heure par heure (sur une base mensuelle) – dossier R-3934-2015
- Compilation aux 3 secondes et conservation des données horaires aux fins de calcul du taux de pertes – dossier R-3401-98 (HQT-10, doc. 3, p. 10).

b) Besoin d'une étude pour les années 2014 et 2015

Présentation AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0017, planches 13 et 14)⁶

- Plusieurs causes et facteurs déjà identifiés par HQT (en réponse à DDR de la Régie, B-0050, HQT-13, document 1, pages 59 à 61, réponse 34.1)
- Analyse des pertes de transport par causes – quantification
- Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

Le tout respectueusement soumis.

Laval, ce 29 novembre 2016

(s) Dufresne Hébert Comeau

DUFRESNE HÉBERT COMEAU
Procureurs de la partie intéressée
AHQ-ARQ

#570968

⁵ Aux pages 287 et 290 respectivement pour chacun des paragraphes cités.

⁶ Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 41 à 49.