

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4012-2017

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 2018**

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

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Table des matières

INTRODUCTION	3
1 L'Association Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») (collectivement « AHQ-ARQ »).....	3
2 L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « AQCIE-CIFQ »).....	4
3 Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM »).....	19
4 La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)	21
CONCLUSION.....	22

INTRODUCTION

Avec la permission de la Régie, le Transporteur offre la présente réplique aux divers arguments et éléments soumis par les intervenants dans leurs argumentations présentées le 30 novembre 2017.

En réplique à ces argumentations, le Transporteur réfère aux décisions antérieures de la Régie, aux extraits de preuve documentaire ou testimoniale auxquels ces décisions correspondent ainsi qu'aux documents externes auxquels les intervenants se réfèrent pour appuyer leurs argumentations.

1 L'Association Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») (collectivement « AHQ-ARQ »)

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

À la page 12, rubrique c), de son plan d'argumentation, l'AHQ-ARQ mentionne :

Indisponibilités forcées, planches 3 à 9 + Témoignage (modèle 1 jour et analyse 1 semaine)

- Conclusion : 3 mois + groupe de travail = prochain dossier tarifaire un IF de 2e génération (durée + impact)

Le Transporteur réitère les propos de M. Lajoie en audience¹ à savoir, que le Transporteur déploie les efforts afin de produire à terme une première version de l'indicateur IF de seconde génération et qu'un état d'avancement sera disponible à la fin du mois de juin 2018.

Le Transporteur réitère son ouverture pour la mise en place d'un forum d'échange avec les parties prenantes afin de faire état de l'avancement de ses travaux. Cependant, la mise en place d'un cadre formel du type « groupe de travail » apparaît, avec égards, prématuré puisque les analyses sont toujours en cours notamment sur la disponibilité et le traitement de l'information requise afin de produire un indicateur fiable sur les indisponibilités.

Le Transporteur suggère de déposer en juin 2018, en suivi administratif de la décision à rendre en cette instance, un état d'avancement de ses travaux concernant l'indicateur IF de seconde génération.

¹ NS, 27 novembre 2017, p.212.

Réplique du Transporteur

Modèle de gestion des actifs et charges additionnelles de maintenance

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Dans son plan d'argumentation, l'AHQ-ARQ cite les propos de Me Lise Duquette tenus lors de l'audience dans le dossier tarifaire 2017² et reprend certains paragraphes de la décision D-2017-021³ pour conclure que le Transporteur n'a pas répondu à la demande de la Régie en l'absence de scénario optimisé⁴. Le Transporteur soutient que l'interprétation de l'intervenant est erronée à partir des mêmes extraits.

Dans le dossier R-3981-2016, en réponse à la décision D-2016-029⁵, le Transporteur a présenté quatre (4) scénarios et en a fait l'analyse de rentabilité au moyen de l'approche recommandée par le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (« CIRANO ») pour la stratégie de pérennité, laquelle a été reconnue par la Régie.

En audience, à la suite de la présentation de ces scénarios et de la stratégie privilégiée du Transporteur, Me Duquette réitère son appui à la stratégie et demande à ce que soit démontré le caractère juste et raisonnable du montant demandé.

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? »

Avec égards, c'est à la lecture de ces scénarios et après avoir pris connaissance du calcul préliminaire réalisé et présenté pendant l'audience du dossier tarifaire 2017 des coûts évités des effets perturbateurs des IF par le scénario de maintenance adaptée, soit le scénario privilégié par le Transporteur, que la Régie s'est dite rassurée, au paragraphe 65, quant au caractère juste et raisonnable de la somme demandée de 45 M\$ par le Transporteur pour déployer pleinement son MGA.

« [65] La Régie apprécie les efforts du Transporteur afin de calculer les coûts évités des effets perturbateurs liés aux IF. Ces calculs, bien que préliminaires,

² Plan d'argumentation de l'AHQ-ARQ, p.6.

³ Ibid, p. 8.

⁴ Ibid, p. 3, paragraphe 6.

⁵ D-2016-029 (R-3934-2015), paragraphes 40 et 113.

Réplique du Transporteur

lui permettent d'être rassurée quant au caractère juste et raisonnable de la somme demandée par le Transporteur pour déployer pleinement son MGA. »

Au paragraphe 66 de cette même décision, la Régie considère avoir en main un ordre de grandeur des externalités engendrées par un arrêt de service de transport à la suite d'une IF majeure sur le réseau et demande conséquemment une analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle, soit une analyse du scénario retenu et autorisé, au paragraphe 67, pour 2017 exclusivement.

« [66] Toutefois, la Régie demeure prudente, compte tenu des éléments de preuve qui demeurent à compléter. Elle considère que la preuve au dossier fournit un ordre de grandeur quant aux externalités engendrées par un arrêt du service de transport à la suite d'une IF majeure sur le réseau. »

À nulle part dans cette décision, il n'est question de réaliser de nouveaux scénarios de maintenance par le Transporteur. Il est simplement demandé de réaliser une analyse coûts-bénéfices plus approfondie de la maintenance additionnelle demandée de 45 M\$ et qualifiée de juste et raisonnable par la Régie elle-même, par prudence, compte tenu des éléments de preuve qui demeurent à compléter dans le calcul préliminaire développé en audience.

Le Transporteur est donc d'avis que l'analyse coûts-bénéfices déposée au présent dossier répond à la demande de la Régie et confirme la rentabilité de la demande de maintenance additionnelle de 54 M\$⁶ annuelle sur 10 ans et ce, en s'appuyant sur des hypothèses extrêmement conservatrices et une méthodologie robuste tel que s'est employé le Transporteur à le démontrer tout au long de cette audience. Pour cette raison, le Transporteur prie la Régie d'autoriser le plein montant demandé de 54 M\$ pour 2018 pour la maintenance additionnelle.

Budget de maintenance additionnelle de 12 M\$

L'intervenant appuie l'argumentation formulée par l'AQCIE-CIFQ⁷ qui propose de réduire le budget demandé pour 2018 en éliminant l'effet spirale dont le coût est estimé à 12 M\$:

« Si on accordait un 12 M\$ supplémentaire, il n'y aurait pas l'effet spirale parce qu'il n'y aurait pas de diminution de budget par rapport au budget initial pour le préventif. »

Ainsi, l'AHQ-ARQ⁸ recommande d'accorder le budget de 12 M\$ supplémentaire pour éliminer l'effet spirale en remplacement du budget de 54 M\$ demandé.

⁶ 45 M\$ + 4 M\$ (intégration des courbes de dégradation en fonction de l'âge en appareillage) + 5 M\$ (mise à jour selon l'ensemble des retours d'expérience)

⁷ NS, 29 novembre 2017, p. 137-138.

⁸ NS, 30 novembre 2017, p. 127-128.

Réplique du Transporteur

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec cette recommandation. Dans un premier temps, le Transporteur tient à préciser que le montant de 12 M\$ ne couvre que l'effet spirale pour les transformateurs et les sectionneurs. Ainsi, pour éliminer complètement l'effet spirale, il faudrait tenir compte des autres familles d'équipements.

Dans un deuxième temps, le Transporteur est d'avis que le budget de 54 M\$ est le scénario qui lui permettra de contrôler le risque et la hausse des IF avec le moins d'impacts à long terme sur les revenus requis⁹. Et comme mentionné dans la pièce HQT-14, Document 1.1¹⁰, une stratégie de maintenance additionnelle à moins de 54 M\$ récurrents ne permettrait pas de rattraper le retard de maintenance ni de régler les difficultés d'exploitabilité et de maintenabilité. En audience, M. Ghislain Tessier explique l'importance d'un budget suffisant pour réaliser la maintenance. Avec le vieillissement du parc d'actifs, l'usure des composantes des équipements est en croissance ce qui mène ultimement à un bris d'équipements. Pour éliminer l'effet spirale, il est nécessaire de réaliser la maintenance corrective ainsi que la maintenance conditionnelle justifiant ainsi le budget additionnel de 54 M\$.

À défaut d'un budget suffisant, la maintenance corrective poursuivra donc sa croissance. Cette augmentation a des impacts pour le Transporteur :

- Une réduction du niveau de maintenance systématique faisant en sorte que le Transporteur ne pourra connaître l'état réel de son parc d'actifs et prévoir les interventions essentielles afin de maintenir la fiabilité de son réseau de transport de même que l'obligation de se rendre plus d'une fois sur un même équipement à l'intérieur d'un cycle de maintenance. En effet, lors d'un bris d'équipement, le Transporteur ne corrige que la cause du bris afin de remettre cet équipement en état de fonctionnement le plus rapidement possible;

Tel qu'exprimé en audience par M. Tessier :

« Bien c'est préoccupant pour moi parce que, regardez, si je regarde le préventif, parce que si j'ai un nombre de ressources limité, puis je regarde dans la colonne de droite, bien mon systématique je vous l'ai dit, je ne peux pas couper dans mon systématique pour une raison bien simple, c'est ce qui me donne le diagnostic d'état de santé de mes équipements; il faut que je voie l'équipement, son état de santé pour être capable de prévenir en amont. Parce que ça me coûte beaucoup plus cher réparer du correctif que de prévenir en avance puis de corriger un problème avant qu'il arrive en tant que tel. »¹²

⁹ Plan d'argumentation HQT, p. 11

¹⁰ HQT-13, Document 1.2, DDR1.1

Réplique du Transporteur

- Une intervention en maintenance corrective engendre des coûts plus élevés et nécessite une action non planifiée ce qui occasionne au Transporteur une incapacité à réaliser la totalité du niveau de maintenance prévue.

Tel qu'exprimé en audience par M. Tessier :

« Donc, le systématique, je ne peux pas le toucher. Le conditionnel, je vous l'ai dit, je suis dans les priorités des priorités aujourd'hui. Donc je le vois, aujourd'hui si j'augmente dans une capacité limitée de ressources, si j'augmente mon correctif puis que j'augmente mon conditionnel, ça ne marche pas. Je n'y arrive pas. Je ne peux pas...c'est soit que je coupe dans le systématique ou soit que je coupe dans le conditionnel. Puis couper les priorités que je suis en train de couper. »¹¹

La position de l'intervenant revient à suggérer que le Transporteur intervienne uniquement en maintenance corrective, ce qui est contraire à toute sa stratégie présentée depuis des années ainsi que dans le présent dossier.

Avec égards, la proposition de l'intervenant devrait être écartée.

2 L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « AQCIE-CIFQ »)

Le Transporteur offre sa réplique aux arguments de l'AQCIE-CIFQ lors de son argumentation écrite et sa plaidoirie orale¹², en tenant compte des instructions du président de la formation, tel que ci-après.

Le Transporteur souhaite rappeler sommairement le contexte du présent dossier en lien avec la contribution du projet relatif au raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport (« projet de la Romaine »).

Dans sa preuve initiale, le Transporteur a essentiellement abordé l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée pour le projet de la Romaine, tout comme le suivi des demandes de la Régie au présent dossier (i.e. projections sur 10 ans).

Dans sa demande d'intervention, l'AQCIE-CIFQ soulève le traitement des investissements mis en service pour lesquels une contribution est à venir, soit la contribution en 2020 (pièce B-0030, page 27) pour le projet de la Romaine¹³.

¹¹ NS, Volume 1, 24 novembre 2017, p. 181-182

¹² Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, 30 novembre 2017 ; plaidoirie orale aux NS, vol. 5, 30 novembre 2017, pages 146 à 179.

¹³ Demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, 22 août 2017, page 4.

Réplique du Transporteur

Dans ses commentaires aux demandes d'intervention des intéressés¹⁴, le Transporteur exprime son désaccord avec les propos de l'AQCIE-CIFQ. Il soutient notamment que cet exercice ne peut se transformer en une révision déguisée de décisions antérieures de la Régie, du cadre réglementaire ou des principes reconnus qui gouvernent le traitement des mises en service des projets pour inclusion à la base de tarification de l'année 2018.

Dans la décision procédurale D-2017-107, la Régie résume les propos de l'AQCIE-CIFQ et du Transporteur et décide comme suit :

« [45] La Régie permet à l'AQCIE-CIFQ d'aborder la question du traitement réglementaire de la contribution financière de 976,8 M\$. À la lumière des représentations du Transporteur, elle constate que ce sujet pourrait soulever certaines questions juridiques qui pourront être traitées, le cas échéant, dans le cadre du présent dossier. »¹⁵ (Nous soulignons)

La Régie demande au Transporteur, dans la demande de renseignements numéro 3¹⁶, de commenter la proposition de l'AQCIE-CIFQ relative à un compte à recevoir. Le Transporteur est en désaccord avec celle-ci et exprime plusieurs motifs.

En audience, la Régie pose des questions au Transporteur au sujet du projet de la Romaine. La Régie et le Transporteur mentionnent entre autres :

« LE PRÉSIDENT :

[...]

La question juridique, maître Fréchette devrait s'en occuper, comme il le fait toujours, à la fois dans la première partie, dans sa plaidoirie puis, après ça, en réplique. Alors, je m'attends à une partie de réponse puis je ne vois pas la nécessité de l'engagement.

[...]

Mais je pense qu'effectivement, on va voir la réponse que vous avez puis, si jamais vous vouliez avoir... compléter, et caetera, inquiétez-vous pas [...]

[...]

« Me ALEXANDRE DE REPENTIGNY :

[...]

Q. [316] Mais je comprends qu'il y a tout un cadre juridique que vous soulevez.

R. Oui. Mais sans... sans rentrer dans les éléments légaux, moi, comme comptable, comme contrôleur, je me raccroche... lorsque je comptabilise des transactions, je me raccroche à des ententes, à des normes, à des... pour moi, la comptabilité c'est assez... c'est le reflet de contrats, d'ententes contractuelles, de normes comptables. Ce sont des choses qui sont encadrées de façon serrée]. Alors plus approprié, moi

¹⁴ Lettre du Transporteur de commentaires aux demandes d'intervention des intéressés, 28 août 2017, pages 6 et 7.

¹⁵ D-2017-107, 21 septembre 2017, pages 11 à 13.

¹⁶ HQT-13, Document 1.2, 10 novembre 2017, réponse à la question 17.1.

Réplique du Transporteur

actuellement la façon dont c'est traité, ça reflète des ententes, des décisions, des ententes, des contrats, des décisions passées. »¹⁷ (Nous soulignons)

En plaidoirie écrite et orale¹⁸, le Transporteur soulève le « cadre constitué » du projet de la Romaine et les incongruités de la proposition de l'AQCIE-CIFQ. En lien avec celle-ci, la Régie pose une question sur la conformité aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* («*Tarifs et conditions*») de la pratique de versement de la contribution et le Transporteur offre une réponse¹⁹.

Le document de l'argumentation de l'AQCIE-CIFQ contient six catégories pouvant se résumer essentiellement comme suit :

- *Entente de raccordement pour l'intégration des centrales au réseau de transport* (« entente de raccordement ») ;
- Autorisation du projet de la Romaine par les décisions D-2011-083 et D-2011-083 Motifs ;
- Politique d'ajouts au réseau de transport et décision D-2015-209 visant l'établissement et le versement de la contribution pour les projets avec mises en service échelonnées dans le temps ;
- Versement de la contribution en 2020 pour le reliquat des travaux d'intégration du projet de la Romaine ;
- Demande tarifaire 2017 et décisions D-2017-021 et D-2017-049 en ce qui a trait à la base de tarification ;
- Compte à recevoir et taux d'intérêt applicable.

Le Transporteur présente sa réplique pour les catégories précitées. En suivi de la question de la Régie à l'audience, il complète par la conformité aux *Tarifs et conditions*.

2.1 Entente de raccordement pour le projet de la Romaine

Pour les motifs portant sur l'entente de raccordement, le Transporteur réitère sa réponse à la question 17.1 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie ainsi que sa plaidoirie écrite et orale.

En tant que partie signataire de l'entente de raccordement, le Transporteur réfute cette affirmation de l'intervenant lors de sa plaidoirie en audience : « *Le premier point que je veux vous faire et puis il y en a assez long dans mon texte sur ce*

¹⁷ NS, vol. 2, 27 novembre 2017, pages 184 à 186.

¹⁸ Plaidoirie du Transporteur, pages 30 et 31 ; plaidoirie orale aux NS, vol. 5, 30 novembre 2017, pages 70 à 77.

¹⁹ NS, vol. 5, 30 novembre 2017, pages 80 à 88.

Réplique du Transporteur

sujet-là, c'est qu'à mon sens le Transporteur se trompe sur l'interprétation de l'entente de raccordement. »²⁰.

Le projet de la Romaine a fait l'objet d'une entente de raccordement entre le client et le Transporteur, intervenue en 2010, et d'une autorisation finale et non conditionnelle de la part de la Régie. Les travaux reliés à ce projet sont présentement en cours de construction, comme présenté notamment dans la preuve du Transporteur²¹.

L'entente de raccordement est conforme au cadre réglementaire et aux *Tarifs et conditions* applicables lors de sa signature.

Le projet de la Romaine a fait l'objet d'une approbation de la Régie suivant l'article 73 de la *Loi sur le Régie de l'énergie* (la « Loi »), sans aucune condition quant à l'établissement ou au versement de la contribution du client.

En ce qui a trait aux postes de départ, le Transporteur suit la demande de la Régie dans la décision D-2008-149²² pour le projet Eastmain-1-A et de la Sarcelle, afin de calculer la contribution individuellement pour chaque poste de départ selon la puissance et le niveau de tension. Cependant, le montant maximal pour l'ensemble du projet est calculé cumulativement selon la puissance totale du projet.

L'entente de raccordement n'est pas sujette à des amendements en lien avec la proposition de l'AQCIE-CIFQ. À cet égard, l'intervenant précise dans son mémoire que l'entente ne soit pas modifiée²³.

Le Transporteur soutient que la signature de l'entente de raccordement et les décisions de la Régie autorisant le projet de la Romaine font en sorte que le cadre contractuel et juridique des parties est désormais constitué :

- les ajouts pour le projet de la Romaine interviennent au terme d'un long processus de mise en œuvre d'un projet individualisé, qui requiert des investissements d'envergure ;
- la situation juridique des parties signataires d'une entente de raccordement ou de conventions de service et dont les ajouts au réseau sont en cours de construction est individualisée, concrète et pleinement constituée ;
- les modalités d'établissement et de versement de la contribution du client pour des ajouts au réseau sont confirmées dans l'entente de raccordement ; celle-ci prévoit spécifiquement à l'annexe III que « *les Tarifs et conditions en vigueur au moment de la signature de l'entente* » s'appliquent pour déterminer

²⁰ NS, vol. 5, 30 novembre 2017, page 154.

²¹ HQT-7, Document 1, pages 10 et 22 à 24, ainsi que et HQT-9, Document 1, pages 12 à 14 et 27.

²² D-2008-149, R-3674-2008, 4 décembre 2008, pages 6 et 9.

²³ Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, 30 octobre 2017, page 5.

Réplique du Transporteur

l'attribution des coûts du projet, soit le montant maximal, la contribution pour les postes de départ, la contribution pour le reliquat des travaux d'intégration, de même que le moment où cette contribution devient exigible au terme des travaux ; selon cette entente, la situation à cet égard est constituée ;

- il ne fait nul doute que les parties sont en droit de s'attendre à ce que le projet de la Romaine soit mené à terme selon les modalités de la politique d'ajouts en vigueur au moment où les décisions et les engagements ont été pris.

Il serait contraire à la jurisprudence de la Régie d'imposer de nouvelles modalités en ce qui a trait à la contribution pour ce projet. De plus, une telle décision constituerait un précédent difficilement conciliable avec le système positif d'approbation préconisé par la Régie.

En conséquence, le Transporteur estime que l'adoption, par la Régie, de nouvelles modalités pour le versement de la contribution compte tenu des mises en service échelonnées ne peut raisonnablement s'appliquer au projet de la Romaine tel que suggéré par l'intervenant.

2.2 Autorisation du projet de la Romaine et décisions D-2011-083 et D-2011-083 Motifs

L'étude du dossier R-3757-2011 portant sur l'autorisation du projet de la Romaine est complétée. Les décisions D-2011-083 et D-2011-083 Motifs sont à caractère final selon la Loi. La Régie a donc autorisé le projet de la Romaine par des décisions finales et sans conditions.

Dans la décision D-2011-83, la Régie indique :

« [1] Le 25 février 2011, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande fondée sur les articles 31 (5^e) et 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie¹ (la Loi) afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs dans le cadre de son projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine (les Centrales) au réseau de transport (le Projet). »

[...]

[10] En vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour étendre, modifier ou changer l'utilisation de son réseau de transport.

[11] Le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$, conformément aux dispositions du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie³ (le Règlement).

[12] L'article 2 du Règlement prévoit qu'une telle demande d'autorisation doit être accompagnée des renseignements suivants :

- *les objectifs visés par le Projet;*

Réplique du Transporteur

- la description du Projet;
- la justification du Projet en relation avec les objectifs visés;
- les coûts associés au Projet;
- l'étude de faisabilité économique du Projet;
- la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- l'impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité;
- l'impact sur la qualité de prestation du service de distribution d'électricité;
- le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

[13] Le Projet répond à la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) afin d'intégrer au réseau de transport 1 550 MW de nouvelle production hydroélectrique en provenance des Centrales.

[...]

[17] Le Projet vise, plus particulièrement, à raccorder au réseau de transport les quatre centrales hydroélectriques du complexe de la Romaine d'une puissance respective de 270 MW (de la Romaine-1), 640 MW (de la Romaine-2), 395 MW (de la Romaine-3) et 245 MW (de la Romaine-4). Les mises en service des Centrales s'échelonnent de 2014 à 2020.

[...]

[20] Le coût total du Projet s'élève à 1 830,2 M\$ dont une part importante, 918,3 M\$, sera remboursée au Transporteur par le Producteur. Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » du Transporteur.

[...]

[23] La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée de ces engagements contractuels couvre les coûts que le Transporteur encourra pour assurer le raccordement des Centrales, moins le montant remboursé par le Producteur au Transporteur.

[24] Les investissements du Transporteur dans ce Projet n'ont pas d'impact à la hausse sur ses tarifs. »²⁴ (Nous soulignons)

De plus, ces extraits de la décision D-2011-83 Motifs méritent d'être soulignés :

« [73] La section E de l'Appendice J citée plus haut vise à faire en sorte que le Transporteur récupère le Montant maximal de son investissement sur 20 ans, à partir des revenus actualisés qu'il recevra du client en transportant l'électricité aux tarifs applicables. Les revenus tarifaires sont le produit de la nouvelle puissance maximale en kW à transporter (dans le présent cas, 1 550 000 kW) par le tarif en vigueur en \$/kW.

[74] Si le Transporteur récupère ainsi le Montant maximal, cela couvre ses coûts et, par voie de conséquence, l'investissement n'a pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport d'électricité. C'est le concept de la neutralité tarifaire.

[75] Ainsi, le Transporteur doit s'assurer de pouvoir récupérer ses coûts d'ajouts au réseau par le biais des revenus qu'il va tirer « [d']au moins une convention de service

²⁴ D-2011-83, R-3757-2011, 16 juin 2011, pages 4 à 8.

Réplique du Transporteur

[qui] doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme », selon le libellé de l'article 12A.2i) des Tarifs et conditions cité plus haut.

[76] C'est exactement le cas selon la preuve au présent dossier.

[77] Dans le présent cas, le coût total estimé des ajouts pour le raccordement des centrales du complexe de la Romaine est de 1 842,1 M\$. Le Producteur rembourse au Transporteur un montant estimé de 918,3 M\$ et les revenus actualisés des Conventions de service permettent la récupération du solde, soit le Montant maximal de 923,8 M\$ assumé par le Transporteur.

[...]

[80] La section A de l'appendice J cité plus haut prévoit ce qui suit :

« Les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E ci-dessous. Tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables, sera indiqué de façon estimative à la Convention de service dans le cas où le requérant est lui-même client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et le montant réel encouru par le Transporteur sera payable en totalité par le requérant avant le début du service de transport, ou selon les dispositions prévues à l'article 12A en tout autre cas. » [nous soulignons]

[81] Les montants additionnels devant être payés par le Producteur n'ont pas été indiqués à la Convention de service mais bien à l'article 26 de l'Entente de raccordement puisque dans le cas présent, il n'y a pas coïncidence entre les dates de signature de l'Entente de raccordement et de la Convention de service.

[...]

[85] Enfin, il est donc tout à fait soutenable de conclure que les engagements contractuels ou les Conventions de service du Producteur sont conformes, tant à l'économie qu'au texte actuel de l'article 12A.2i). »²⁵

Il en ressort des décisions précitées que la Régie s'est exprimée clairement sur ces aspects :

- le projet de la Romaine vise une puissance de 1 550 MW pour le raccordement de quatre centrales au réseau de transport ;
- les mises en service des centrales sont échelonnées de 2014 à 2020 ;
- l'impact tarifaire fait partie de la demande d'autorisation en conformité avec le Règlement ; il est présenté à l'annexe 8 de ce dossier²⁶ ; (le Transporteur

²⁵ D-2011-83 Motifs, R-3757-2011, 30 juin 2011, page 44 à 45 ainsi que 47 à 48.

²⁶ D-2011-83 Motifs, R-3757-2011, 30 juin 2011, page 34.

Réplique du Transporteur

souligne que dans le cadre de l'impact tarifaire précité, le versement de la contribution pour le reliquat des travaux d'intégration était prévu en 2020²⁷) ;

- les investissements du Transporteur dans ce projet n'ont pas d'impact à la hausse sur ses tarifs ;
- la neutralité tarifaire implique la récupération des coûts sur une période de 20 ans par des revenus actualisés provenant des conventions considérées pour le projet de la Romaine ;
- les revenus actualisés des conventions de service permettent la récupération du montant maximal de 923,8 M\$ assumé par le Transporteur ; le Producteur rembourse au Transporteur un montant estimé de 918,3 M\$.

Le Transporteur est d'avis que les prétentions de l'AQCIE-CIFQ relativement aux décisions précitées sont injustifiées et devraient être écartées par la Régie.

2.3 Politique d'ajouts au réseau de transport et décision D-2015-209 visant l'établissement et le versement de la contribution pour les projets avec mises en service échelonnées dans le temps

Le dossier de la politique d'ajouts au réseau de transport a fait suite, comme indiqué dans la décision D-2015-209, aux questionnements exprimés par la Régie. Ceux-ci incluaient les projets comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps. Comme la Régie l'indique dans la décision précitée, ce sujet découlait notamment des décisions D-2007-141, D-2009-71 et D-2011-039. C'était le bon forum pour débattre au fond de ce sujet. La Régie l'a pleinement examiné avant de rendre sa décision, incluant la contribution pour le projet de la Romaine dont les mises en service sont échelonnées et l'entente de raccordement correspondante.

Le Transporteur présente certains extraits de la décision D-2015-209, afin de démontrer que dans le cadre de l'examen de la politique d'ajouts, la Régie était au fait de la pratique actuelle pour le versement de la contribution (lors de chaque mise en service de postes de départ ainsi qu'à la mise en service finale du projet) :

« [566] Le Transporteur précise que la pratique actuelle est d'exiger le versement de la contribution du client lorsque le montant réel encouru par le Transporteur pour les ajouts au réseau est connu, soit lors de la mise en service finale du projet. Cette pratique a été développée dans le contexte de projets ne comportant pas plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, soit la majorité des cas.

[...]

[569] Pour donner suite aux décisions de la Régie, le Transporteur propose, désormais, d'exiger le paiement de la contribution à partir de la mise en service, alors

²⁷ HTQ-13, Document 1.2, 10 novembre 2017, page 32, réponse à la question 17.1.

Réplique du Transporteur

que le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chaque mise en service jusqu'à la mise en service finale.

[...]

[572] Le Transporteur précise qu'il continuera d'appliquer la modalité actuelle concernant le versement de la contribution pour les postes de départ, soit d'exiger le paiement de la contribution lors de leur mise en service.

[...]

[593] Par ailleurs, la Régie note que le texte en vigueur des Tarifs et conditions ne précise pas le délai à l'intérieur duquel la contribution doit être versée tant pour les mises en service partielles que pour les mises en service finales. La Régie ordonne donc au Transporteur de soumettre, lors du dépôt prévu dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une proposition en vue de préciser ce délai. »²⁸ (Nous soulignons)

La Régie a repris des propos du Transporteur dans cette décision, tout comme ceux d'autres participants, et a rendu sa décision en conséquence. En fait, tel qu'il appert du paragraphe 586 de la décision D-2015-209, les nouvelles dispositions impliquent un établissement de la contribution au prorata et un devancement du versement de celle-ci par rapport à la pratique actuelle, cette dernière pratique étant applicable pour le projet de la Romaine.

Le Transporteur réitère sa plaidoirie ainsi que la citation du paragraphe 587 de la décision D-2015-209, où la Régie a décidé que les nouvelles dispositions d'établissement et de versement de la contribution pour le service de transport de point à point s'appliquent de manière prospective aux projets déposés pour autorisation à compter du 18 décembre 2015.

Par conséquent, le projet de la Romaine, autorisé en 2011, demeure sous la pratique, conforme au cadre réglementaire d'alors, qui consiste à exiger le versement de la contribution du client lorsque le montant réel encouru par le Transporteur pour les ajouts au réseau est connu, soit lors de la mise en service finale du projet.

Le Transporteur estime que les prétentions l'AQCIE-CIFQ font fi des décisions antérieures de la Régie et sont irrecevables.

2.4 Versement de la contribution en 2020 pour le reliquat des travaux d'intégration du projet de la Romaine

Le Transporteur réitère, comme indiqué en réponse à la question 17.1 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie²⁹ avec des exemples à l'appui, que dans chaque demande tarifaire récente le Transporteur a fourni, dans le cadre

²⁸ D-2015-209, R-3888-2014, 18 décembre 2015, pages 137 à 142.

²⁹ HQT-13, Document 1.2, 10 novembre 2017, pages 32 à 34, réponse à la question 17.1.

de la présentation des projets d'investissement ou de l'impact tarifaire de ceux-ci, des montants de contributions illustrant pour le projet de la Romaine que le versement de la contribution (autre que celle pour les postes de départ) est prévu en 2020. C'était le cas dans le dossier d'autorisation du projet de la Romaine et c'est également le cas au présent dossier³⁰.

De plus, dans les décisions D-2015-017³¹, D-2016-029³² et D-2017-021³³ la Régie indique spécifiquement les montants relatifs à la contribution pour le projet de la Romaine, dont elle tient compte aux fins de l'établissement de la base de tarification. Ainsi, en reconnaissant ces montants de contribution, elle était en mesure de constater que le montant final de la contribution (présenté généralement à la pièce HQT-9, Document-1, comme dans le présent dossier) est prévu à l'année 2020.

Le Transporteur estime que les prétentions l'AQCIE-CIFQ doivent être rejetées.

2.5 Demande tarifaire 2017 et décisions D-2017-021 et D-2017-049 en ce qui a trait à la base de tarification

La Régie a effectivement approuvé la base de tarification 2017³⁴ par les décisions D-2017-021, D-2017-049 et D-2017-049R, incluant les mises en service pour le projet de la Romaine pour un montant cumulatif de 1 459,1 M\$, comme indiqué en réponse à une question de la Régie³⁵. L'AQCIE-CIFQ ne conteste pas ce fait³⁶.

À ce titre, le Transporteur ne peut pas concevoir la prétention de l'AQCIE-CIFQ à l'audience que « [...] *Dans le dossier tarifaire de l'année passée, on ne l'a pas vu. Puis, à mon avis, la Régie ne l'a pas vu non plus. [...]* »³⁷ La seconde partie de celle-ci est insoutenable.

En effet, la décision D-2017-021 de la Régie contient plusieurs références à la pièce B-0019 (HQT-7, Document 1, Évolution de la base de tarification 2015-2017). La Régie fait aussi référence au tableau 24 de cette pièce, incluant les mises en service pour l'année 2017, dont celles du projet de la Romaine. Il est donc loisible de déduire qu'elle a examiné ce tableau.

³⁰ HQT-9, Document 1, pages 27 et 33.

³¹ D-2015-017, R-3903-2014, par. 405.

³² D-2016-029, R-3934-2015, par. 84.

³³ D-2017-021, R-3981-2016, par. 316 et 317.

³⁴ D-2017-021, D-2017-049 et D-2017-049R, R-3981-2016.

³⁵ HQT-13, Document 1.2, 10 novembre 2017, page 33.

³⁶ Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, 30 novembre 2017, page 5.

³⁷ NS, vol. 5, 30 novembre 2017, page 164.

Réplique du Transporteur

De plus, dans la section 5.5 Suivi des mises en service de la décision D-2017-021 la Régie mentionne :

« [327] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur prévoit un niveau de mises en service de 1 986,5 M\$, soit une hausse de 762,5 M\$ par rapport au niveau prévu pour l'année de base 2016. »³⁸

La Régie précise également ce qui suit :

« [316] Au 31 décembre 2017, la contribution à recevoir du Producteur est estimée à 174,1 M\$ [référence omise à la pièce B-0019, p. 10] et celle du Distributeur à 444,5 M\$ [référence omise à la pièce B-0019, p. 10].

[317] Pour la période de 2015 à 2017, l'augmentation des contributions internes du Producteur s'explique essentiellement par la contribution liée au raccordement du complexe de la Romaine, évaluée à 72,0 M\$ en 2016 et 16,5 M\$ en 2017. »³⁹

La base de tarification est approuvée par la Régie en vertu de la Loi (article 49), du cadre réglementaire, des décisions finales antérieures qui sont applicables, ainsi que des principes réglementaires, conventions, méthodes et pratiques comptables qui gouvernent le traitement des mises en service des projets pour inclusion à la base de tarification.

La Régie, dans le passé, confrontée à l'arrimage entre les décisions finales d'autorisation de projet et l'intégration à la base de tarification desdits projets autorisés a rendu la décision D-2005-050⁴⁰ qui fait autorité. Cette décision, notamment en application de la nécessaire cohérence juridictionnelle et institutionnelle est appliquée de manière discontinue depuis plus d'une décennie.

Selon la preuve administrée par le Transporteur dans le cadre du présent dossier, le Transporteur bénéficie entièrement de la présomption issue et décrite à la décision D-2005-050 de la Régie pour l'intégration à la base de tarification de la juste valeur des actifs prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité découlant de la mise en service graduelle du projet de la Romaine autorisé par les décisions finales D-2011-083 et D-2011-083 Motifs de la Régie.

La Loi est claire à l'effet que les décisions précitées sont « sans appel »⁴¹. Il ne peut être valablement envisagé que par le biais d'un outil réglementaire actuel l'on nie des décisions antérieures de la Régie qui ont cristallisé une situation. Le Transporteur considère que la prétention de l'AQCIE-CIFQ en ce qui a trait aux mises en services intégrées dans la base de tarification jusqu'à l'année 2017, et par extension à celles concernant l'année 2018, est inapplicable et prie la Régie de l'écarter.

³⁸ D-2017-021, R-3981-2016, 1^{er} mars 2017, page 84.

³⁹ D-2017-021, R-3981-2016, 1^{er} mars 2017, page 82.

⁴⁰ D-2005-050, R-3549-2004, pages 49 à 52.

⁴¹ Art. 40 LRÉ.

2.6 Compte à recevoir et taux d'intérêt applicable

Selon la Loi (article 49), le cadre réglementaire et les décisions correspondantes de la Régie le Transporteur doit pouvoir bénéficier d'un rendement raisonnable sur la base de tarification. De manière correspondante, il doit pouvoir récupérer ses coûts.

Le Transporteur réitère, comme expliqué précédemment, que le projet de la Romaine dispose d'un cadre constitué. Dans ce contexte, la mise en place d'un traitement réglementaire applicable au Transporteur contraire à la pratique réglementaire constatée à la décision D-2015-209 précitée, sous la forme d'un compte à recevoir, n'est pas approprié.

Subsidiairement, il ne peut être envisagé un compte d'écarts et de report (« CER ») pour la contribution du projet de la Romaine qui serait contraire à la Loi, au cadre réglementaire et aux décisions rendues antérieurement, dont la décision D-2015-018, par. 250, comme évoqué dans la plaidoirie du Transporteur.

Avec égards, la proposition de l'intervenant devrait être écartée par la Régie.

2.7 Conformité aux *Tarifs et conditions*

Le Transporteur réitère notamment ses réponses en preuve, sa plaidoirie et ses réponses aux questions de la Régie en audience.

Il s'agit d'un projet sous l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* en vigueur lors de la signature de l'entente de raccordement. Les coûts autorisés par les décisions finales D-2011-083 et D-2011-083 Motifs pour ce projet, ainsi que le mode de récupération des coûts qui s'ensuit, en lien avec l'entente de raccordement, est effectué dans le respect du cadre réglementaire et des *Tarifs et conditions* applicables.

Dans la décision D-2014-035, la Régie souligne que le traitement par le Transporteur de la contribution pour le projet de la Romaine est conforme au texte des *Tarifs et conditions* :

« [577] L'intervenant constate, au surplus, que la contribution majeure du Producteur à l'année 2020, attribuable au raccordement des centrales du complexe de La Romaine, a une incidence importante à la baisse sur les tarifs.

[578] Le RNCREQ croit urgent de revoir la Politique d'ajouts et invite la Régie à envoyer un message clair au Transporteur à cet effet. Subsidiairement, il recommande à la Régie de considérer la possibilité que la contribution attribuable à ce projet soit versée progressivement, suivant l'avancement des travaux et des mises en service [référence omise].

[...]

[580] En ce qui a trait aux devancements des contributions du Producteur pour le projet de raccordement des centrales du complexe de La Romaine, la Régie souligne que le traitement proposé par le Transporteur est conforme au texte actuel des Tarifs et conditions.

Réplique du Transporteur

[581] En conséquence, la Régie n'entend pas donner suite aux recommandations du RNCREQ. »⁴² (Nous soulignons)

En l'instance, l'intervenant conteste dans les faits les dispositions existantes en regard du projet de la Romaine, par la remise en cause du mode de récupération des coûts qui en découlent. Avec égards, l'intervenant ne peut, par le biais du présent dossier, formuler des propositions qui nient le cadre réglementaire et les décisions finales⁴³ rendues par la Régie dans plusieurs dossiers.

Dans les arguments qui précèdent, le Transporteur a exposé le cadre constitué du projet de la Romaine, incluant l'établissement et le versement de la contribution. En conséquence, le Transporteur demande à la Régie de rejeter la proposition de l'AQCIE-CIFQ quant au traitement réglementaire visant un compte à recevoir, ainsi que les prétentions dont il fait état dans son argumentation écrite et orale à propos du projet de la Romaine.

Enfin, le Transporteur demande respectueusement à la Régie de reconnaître dans la base de tarification, en ce qui a trait au projet de la Romaine, la mise en service prévue de 8,5 M\$ pour l'année 2018⁴⁴.

3 Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM »)

Le Transporteur offre sa réplique à la plaidoirie de son procureur⁴⁵ qui mentionne ce qui suit :

Le procureur de l'intervenant plaide :

« Au document B010 qui est la cote de la Régie, pas besoin d'y aller, le Transporteur a déposé l'indicateur de satisfaction de la clientèle point à point, donne une cote de 8,8. On a posé des questions pour comprendre comment on en arrivait à ce calcul-là. Ça nous convient. Ce que EBM aimerait recommander à la Régie c'est d'avoir plus d'informations quant à cet indicateur-là, donc de ventiler de manière anonyme la note globale de satisfaction de clientèle pour les clients point à point. »

En réplique, le Transporteur mentionne que le faible nombre de participants pourrait causer des problèmes de confidentialité et d'identification. Ainsi, il peut être envisagé qu'un client contacte d'autres clients ou produise une cote délibérément basse ou élevée et, procédant par élimination, puisse ainsi connaître les résultats octroyés par les autres co-répondants au sondage. Il s'agit d'une possibilité que le Transporteur

⁴² D-2014-035, R-3823-2012, page 124.

⁴³ Notamment ces décisions : D-2011-023 et D-2011-083 Motifs (R-3757-2011), D-2015-209 (R-3888-2014), D-2014-035 (R-3823-2012), D-2017-021, D-2017-049 et D-2017-049R (R-3981-2016).

⁴⁴ HQT-7, Document 1, page 24.

⁴⁵ NS, 30 novembre 2017, p.179 ss.

Réplique du Transporteur

souhaite continuer de proscrire en maintenant la présentation du sondage selon le format en place depuis plusieurs années.

Le procureur de l'intervenant plaide :

« Ça pourrait permettre à un client point à point de se comparer par rapport aux autres clients desservis par le Transporteur puis qui transigent sur les interconnexions pour une année donnée. Est-ce qu'il est traité juste, de manière équitable, de manière non discriminatoire par rapport aux autres clients point à point. »

Le Transporteur est en désaccord avec ces arguments. Il est de commune renommée, que chacun des clients du service de transport bénéficie des services d'un délégué commercial attitré. Ainsi, les questions, les commentaires, les demandes d'informations ou les griefs des clients du service de transport, quels qu'ils soient et sans égard à l'identité de ceux-ci, sont traités directement sans délais indus par les représentants du Transporteur. En sus, au besoin, le client peut toujours faire appel aux supérieurs hiérarchiques de leur délégué commercial. Dans sa récente décision D-2017-128, la Régie mentionne que le *Code de conduite du Transporteur* est incorporé dans les *Tarifs et conditions des services de transport*. Ainsi, la Régie se déclare compétente à traiter une plainte d'un client du service de transport pour ordonner certaines mesures de redressement en cas de contravention au code précité.

L'intervenant souhaite que la Régie devienne un forum pour recevoir des doléances qui sont dans le périmètre du service à la clientèle du Transporteur. Avec égards, une telle proposition n'est pas utile, ne répond pas à une problématique identifiée et est très éloignée de la détermination des tarifs selon la Loi comme en l'instance.

Avec égards, la notation par les clients de leurs satisfactions quant au service à la clientèle du Transporteur ne correspond en rien au respect des règles découlant du cadre législatif et réglementaire précité.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter la proposition de l'intervenant.

Le procureur de l'intervenant plaide :

« Ce qui m'amène à ma conclusion sur les pertes. C'est, oui, on attend une étude l'année prochaine, on l'avait demandée nous aussi, pour expliquer et quantifier les facteurs qui influencent sur les pertes, c'était les conclusions de la Régie. Mais peut-être aussi, il faudrait élargir l'étude pour tenter d'amener, de proposer des mécanismes pour contenir ou diminuer l'évolution des pertes de transport ou les réduire à l'avenir. » [nos soulignés]

En réplique, le Transporteur mentionne que lors de l'audience du dossier tarifaire 2017, il s'est largement exprimé à ce sujet, tel que la Régie le relate dans sa décision D-2017-021 (pages 118 et suivantes, aux paragraphes 510 à 503, 512 à 514). La Régie a également pris la mesure des représentations des intervenants, tel que mentionné à cette même décision.

Réplique du Transporteur

De tout ceci, confrontée notamment à la complexité de l'exercice, la Régie déclare à sa décision précitée :

[523] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport.

(Nous soulignons)

La proposition de l'intervenant est formulée à contretemps, le sujet n'était pas un sujet d'étude spécifique à l'ordre du jour de cette audience, alors que le Transporteur s'emploie déjà à réaliser l'étude demandée par la Régie.

Avec égards, le Transporteur prie la Régie de rejeter la proposition de l'intervenant.

4 La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Rentabilité de la maintenance additionnelle

Le Transporteur offre son constat et sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Au paragraphe 7 de son plan d'argumentation, La FCEI considère que le rôle de l'analyse coûts-bénéfices est d'identifier la stratégie de gestion optimale en fonction des préférences des clients (coûts et fiabilité de service).

Or, comme il l'a mentionné dans son argumentation⁴⁶, le Transporteur est d'avis que l'analyse coûts-bénéfices présente une information complémentaire liée aux bénéfices pour les clients de la maintenance additionnelle demandée. Les résultats d'une telle analyse ne sauraient se substituer aux besoins de maintenance et de pérennité associés à un réseau vieillissant. Ce sont ces besoins qui dictent la hauteur des montants demandés dans ses revenus requis. Elle ne peut être utilisée pour déterminer un montant optimal de maintenance et, par conséquent, ne requiert pas de raffinement d'hypothèses, lesquelles sont déjà fortement conservatrices.

Pour ce qui concerne précisément l'utilisation des courbes de l'EPRI, leur seule utilité est d'évaluer l'impact de ne pas faire la maintenance adaptée à un réseau vieillissant. Ce n'est pas la stratégie recommandée par le Transporteur qui, comme amplement discuté tout au long de cette audience, cherche à maintenir la fiabilité de son réseau en contrôlant la hausse des indisponibilités forcées et ses effets sur l'exploitabilité et la maintenabilité du réseau à moindres coûts.

⁴⁶ NS, Volume 5, 30 novembre 2017, p. 41-42.

Réplique du Transporteur

Le Transporteur est donc d'avis qu'en raison de l'atteinte du but recherché par cette analyse et de son fort degré de conservatisme, toute demande de raffinement devrait être rejetée. Le Transporteur souhaite concentrer ses efforts à entretenir son réseau de transport pour en assurer sa fiabilité, sa disponibilité et la sécurité du public et de ses employés. Comme mentionné en audience, il en assurera le suivi par différents moyens, notamment le suivi des coûts et d'indicateurs de performance.

Enfin, concernant la demande de l'intervenant de mettre sur pied une séance de travail sur le sujet⁴⁷, le Transporteur rappelle qu'il a tenu une telle séance le 22 septembre dernier à laquelle l'ensemble des intervenants a participé. D'une durée d'une journée complète, le Transporteur et ses experts de Roland Berger ont présenté la méthodologie utilisée, les résultats obtenus et ont répondu à une multitude de questions oralement.

Le personnel de la Régie ayant participé à la rencontre précitée, le Transporteur s'en remet à la Régie pour la poursuite de telles initiatives dans le futur.

Acuité des prévisions - Base de tarification

Au paragraphe 32 de son argumentation, la FCEI cite deux décisions visant des dossiers du Distributeur⁴⁸ où la Régie a déjà effectué une réduction des coûts sur la base des écarts historiques.

Le Transporteur soutient que l'intervenant base son argumentation sur des décisions passées en lien avec des éléments qui visent des charges d'autres natures, en faisant abstraction des mesures mises en place par le Transporteur au cours des dernières années en vue d'améliorer l'acuité de ses prévisions, notamment au niveau de sa base de tarification. Dans la décision D-2017-021⁴⁹ rendue dans le cadre de la demande tarifaire 2017 du Transporteur, la Régie a d'ailleurs pris acte du fait que le Transporteur a consolidé des mesures en place dans ses processus d'affaires afin d'améliorer la projection de ses mises en service et que l'effet combiné de ces mesures devrait assurer une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de sa base de tarification projetée et n'a pas jugé utile de réduire, pour les projets autorisés, la valeur des prévisions de mises en service du Transporteur pour l'année témoin 2017.

Par ailleurs, les différentes initiatives mises en place en 2017 contribueront à la réalisation des mises en service et témoignent des efforts réalisés par le Transporteur pour améliorer l'acuité de ses prévisions.

⁴⁷ NS, Volume 5, 30 novembre 2017, p. 203.

⁴⁸ Décision D-2017-022 (Demande tarifaire 2017-2018 du Distributeur), par. 377 et 378 et décision D-2011-028 (Demande tarifaire 2011-2012 du Distributeur), par. 284 et 285.

⁴⁹ Décision D-2017-021, par. 335 à 338.

Réplique du Transporteur

Enfin, l'impact total des écarts à ce titre sur ses revenus requis n'est que de 1,4% pour l'année historique 2016 et de 1,8 % pour les années historiques 2014 et 2015⁵⁰.

Hausse des tarifs de 2,9 % par rapport au tarif autorisé 2017

Lors de la présentation de l'argumentation au nom de son client, en audience, le procureur de la FCEI s'est exprimé ainsi⁵¹ :

« [...] on a eu tendance, surtout dans ce dossier-ci, à ne pas en parler beaucoup de la hausse des tarifs qui est quand même près de trois pour cent (3 %), à deux point neuf pour cent (2,9 %).

Et je ne me souviens plus qui a fait le commentaire que c'est vrai qu'on a tendance à beaucoup mettre l'emphase sur le fait qu'HQD a une pression sur les tarifs et, ces dernières années, reçoit les instructions de la hiérarchie en disant « Il faut mettre les tarifs sous l'inflation. » et là, soudainement, ça nous a frappés, c'est vrai.

Mais HQT là-dedans, quel message reçoivent-ils? Comment cela est-il perçu. Et bien que les sujets dont on discute cette dernière semaine sont hyper importants, ont une incidence sur la fiabilité, c'est vrai qu'on n'a pas l'impression que HQT est aussi « focussé » que les HQD, semble-t-il. [...] Donc et quand même cette hausse-là est quand même tributaire de la croissance de la base de tarification et quand même de celle des salaires qui contribuent de manière importante à cette hausse-là. » (Nous soulignons)

Le Transporteur réitère, contrairement aux prétentions de l'intervenant, qu'il poursuit sa mission avec l'objectif ultime d'assurer la fiabilité du réseau de transport au meilleur coût. D'ailleurs, comme précisé en audience lors de la présentation de son argumentation⁵², en dollars constants sur l'ensemble de la période 2011 à 2018, les tarifs de transport ont diminué de 21,2 %. En tenant compte d'une croissance selon le taux d'inflation moyen de 1,4 % sur cette même période, les tarifs de transport n'augmentent que de 0,4 % [en moyenne annuellement] sur cette période.

Par ailleurs, le Transporteur précise que le Conseil d'administration d'Hydro-Québec a approuvé le dépôt de la présente demande tarifaire du Transporteur selon le cadre financier établi en fonction des besoins exprimés, reconnaissant ainsi l'importance pour le Transporteur d'investir pour en assurer la pérennité et de réaliser un niveau de maintenance suffisant, le tout avec l'objectif ultime de maintenir la fiabilité du réseau de transport au moindre coût.

⁵⁰ HQT-7, Document 1, tableau 18, page 17.

⁵¹ NS du 24 novembre 2017, pp. 194 et 195.

⁵² NS du 30 novembre 2017, pp. 29 à 30.

Réplique du Transporteur

CONCLUSION

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. En complément, le Transporteur prie la Régie de considérer le contenu du document intitulé Plaidoirie du Transporteur déposé le 30 novembre 2017 à la Régie, ainsi que les propos de son procureur à cette même date, sont ici réputés être repris dans leur intégralité.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir sa demande tarifaire 2018 selon ses conclusions, sa plaidoirie ainsi que sa réplique.

Le tout respectueusement soumis.

Le 4 décembre 2017