

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

No : R-4012-2017

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. 44 et 45

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre du présent mémoire et notamment :

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 2018.
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 demeure hautement préoccupée par une stratégie de gestion des actifs basée sur un indicateur sur les indisponibilités forcées qu'elle juge non représentatif dans sa définition actuelle et par l'incapacité du Transporteur à faire évoluer rapidement l'indicateur selon les demandes de la Régie. Par conséquent, l'AHQ-ARQ peut difficilement appuyer des dépenses de maintenance additionnelle justifiées par un tel indicateur qu'elle juge non représentatif.

(R-3981-2016 - voir conclusion 7)

4. L'AHQ-ARQ considère que seulement 32 % des 30 points en jeu pour les objectifs corporatifs de 2017 sont suffisamment ambitieux. Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande que la Régie retranche 1,1 M\$, pour l'année témoin 2018, du montant de 2,2 M\$ associé au régime de rémunération incitative selon la performance.

R-3981-2016

« L'AHQ-ARQ considère que seulement 65 % (sic : 35%) 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. »

5. Malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, l'AHQ-ARQ constate le besoin de poursuivre, au-delà de 2015, la réduction de certains coûts du Transporteur.
6. Pour les motifs énoncés dans ce mémoire sur les failles méthodologiques et les résultats de l'analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle sur 10 ans et l'absence de scénario optimisé, l'AHQ-ARQ ne peut appuyer la demande de budget additionnel en maintenance demandé par le Transporteur.
7. Ainsi, l'AHQ-ARQ ne peut recommander le budget de 54 M\$ pour la maintenance additionnelle pour 2018 tant qu'une rentabilité n'est pas clairement démontrée et que les indicateurs de fiabilité ne montrent pas une tendance à la détérioration.

R-3981-2016

Mémoire :

*« 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. »*

Argumentation :

*« 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. »*

8. L'AHQ-ARQ est d'avis que la hausse du temps supplémentaire n'est pas justifiable et elle recommande à la Régie de retrancher 8,0 M\$ du montant demandé de 34,4 M\$ pour l'année témoin 2018.
9. L'AHQ-ARQ est d'avis que la baisse du ratio d'encadrement n'est pas justifiable et elle recommande à la Régie de retenir la valeur de 11 pour l'année témoin 2018 et ainsi de retrancher 4,5 M\$ de la masse salariale pour l'année témoin 2018.
10. L'AHQ-ARQ prend acte de la situation de marges positives sur le réseau de transport et elle est d'avis que celles-ci devront être considérées lors de demandes futures visant à augmenter la capacité du réseau principal.

11. En attente de l'étude exigée par la Régie, l'AHQ-ARQ constate encore une fois le manque d'explication sur l'augmentation du taux de pertes de transport entre 2015 et 2016.

R-3981-2016

« 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.

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

- MODÈLE DE GESTION DES ACTIFS ET CHARGES ADDITIONNELLES DE MAINTENANCE

R-3981-2016

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] »

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 29.¹

Coût additionnels de maintenance, planches 30 à 39.²

¹ Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 28 à 30.

² Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 31 à 33.

R-4012-2017

a) Décision D-2017-027, p. 21, 25, 26 et 30

« Maintenance additionnelle

[39] Toutefois, interrogé sur le montant de 45 M\$ en maintenance additionnelle en lien avec le budget actuel de la maintenance, **le Transporteur mentionne ne pas disposer d'une comptabilité par activité qui permette de se prononcer avec précision sur le budget actuel de maintenance.** Ce type d'exercice est, selon lui, difficile à réaliser puisque ses équipes affectées à la maintenance travaillent également sur d'autres projets en pérennité, comme le remplacement des disjoncteurs de modèle PK. Néanmoins, il ajoute :

« [...] Et le contrôleur propose même de travailler dès à présent une méthode de suivi des coûts directs. On sait qu'on ne fait pas de comptabilité, mais **il y a peut-être moyen de bâtir quelque chose dans ce sens-là**, et il serait en mesure de revenir là-dessus sur qu'est-ce que ça a donné cet exercice-là ». »

(...)

[56] La Régie constate que, dans le cadre de son contexte opérationnel actuel, le Transporteur insiste sur les limites de plus en plus importantes de son cadre budgétaire. La Régie en retient que l'enveloppe dont dispose le Transporteur pour faire de la maintenance est très sollicitée.

[57] La Régie note aussi de la preuve du Transporteur la part croissante des vieux équipements dans son parc (effet volume) et l'impact de la maintenance accrue requise par ces équipements vieillissants (effet dégradation). La Régie constate que l'impact combiné de ces deux effets est de restreindre graduellement l'enveloppe actuellement destinée à la maintenance.

[58] Par ailleurs, la Régie retient que le Transporteur ne dispose pas d'une comptabilité par activité lui permettant de déterminer l'ordre de grandeur du

budget actuel de maintenance, ni l'importance relative de la maintenance additionnelle demandée par rapport à ce qu'il y consacre actuellement.

[59] *La Régie est d'avis que la démonstration du Transporteur est concluante quant au manque de ressources en maintenance et aux risques que fait peser cette situation sur la gestion du réseau de transport. Elle retient, en particulier, l'impact en termes d'exploitabilité et de complexification des travaux de maintenance requis pour le bon fonctionnement du réseau.*

[60] *La Régie note le besoin formulé par le Transporteur de calibrer son modèle afin qu'il réponde à l'état réel de son réseau et de ses actifs et qu'il soit en mesure de répondre de façon appropriée aux besoins de son parc d'actifs.*

[61] *La Régie conclue que l'augmentation des IF peut entraîner une détérioration du parc d'actifs du Transporteur et, en conséquence, un risque potentiel sur ses opérations et sur la clientèle.*

(...)

[63] *La Régie partage les préoccupations de l'AHQ-ARQ et de la FCEI relatives au besoin de raffinements qui pourraient être apportés à l'indicateur des IF, afin de tenir compte soit de l'impact, soit de la durée des IF. Elle constate, d'ailleurs, que le Transporteur est conscient des bonifications à apporter à ses estimations mais que, dans l'état actuel de son réseau, il cherche surtout à freiner la hausse des IF qui pourrait devenir ingérable.*

[64] *Tel que mentionné par la FCEI, la Régie juge que la stratégie du Transporteur demeure une option préférable au statu quo.*

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

[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.*

[67] En conséquence, la Régie autorise, **exclusivement pour l'année 2017**, un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.

[68] Elle requiert du Transporteur qu'il dépose, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une preuve comportant les éléments de suivi proposés par le Transporteur en audience, à savoir :

- un suivi de l'évolution des IF au 31 décembre 2016;
- un rapport reflétant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au cours de six premiers mois de 2017;
- une analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle sur 10 ans, basée sur une quantification des coûts évités par la réduction des IF, en identifiant les hypothèses méthodologiques et les résultats de l'analyse.

[69] La Régie constate également l'ouverture du Transporteur quant à la présentation de suivis à la suite d'une année de mise en œuvre. En outre, **le Transporteur propose la mise en place d'une méthode de suivi annuel portant sur l'utilisation des charges en maintenance additionnelle. La Régie accueille la proposition du Transporteur et lui ordonne de mettre en place un tel suivi. La Régie tiendra une rencontre administrative à ce sujet en 2018.**

[70] **La Régie ordonne au Transporteur d'entreprendre le développement d'un indicateur IF prenant en compte l'impact sur le réseau et la durée des IF, pour la période de 2010 à 2016. Elle lui ordonne également de fournir, dans le cadre du prochain dossier tarifaire les données de base et les résultats du calcul reflétant le degré de corrélation avec le niveau de risque.**

(...)

[83] Comme mentionné précédemment, **l'AHQ-ARQ soutient que l'indicateur IF proposé par le Transporteur devrait être davantage raffiné afin de tenir compte de l'impact et de la durée des IF.**

[84] Le GRAME mentionne, quant à lui, que, par souci d'allègement réglementaire, les coûts projetés des déversements accidentels devraient être divulgués systématiquement lors des dossiers tarifaires.

[85] En ce qui a trait aux raffinements de l'indicateur IF, le Transporteur soutient qu'il est approprié de le retenir 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.

[86] Afin d'assurer un suivi adéquat de la performance à venir du Transporteur relativement à la progression des IF dans un contexte de vieillissement et de dégradation de ses actifs, la Régie accueille la proposition du Transporteur d'intégrer l'indicateur des IF dans la liste des indicateurs pour lesquels il doit faire rapport annuellement.

[87] La Régie constate que cet indicateur de première génération est celui sur lequel le Transporteur se base pour valider la pertinence de son MGA et de sa stratégie basée sur la maintenance additionnelle.

[88] La Régie accepte la proposition de l'AHQ-ARQ quant au développement de l'indicateur IF de seconde génération. »

b) Audience, N.S. 24/11/2017, Madame Pelletier, p.76 à 78

« Alors, moi j'ai comme un petit peu de difficulté, j'essaie de mieux comprendre quand vous nous dites que c'est votre scénario optimal. Moi je veux bien vous croire, sauf que ça ne m'informe pas beaucoup plus sur c'est quoi les risques si jamais on vous dit, « Non, quarante-cinq (45) ou quarante (40) c'est assez, on pense ». Mais, à date, je ferais ça comme ça pour, au gré du vent...

R. Oui.

Q. [65] ... pour indiquer un chiffre. Votre modèle de gestion d'actifs vous donne ce que vous avez besoin pour mettre à jour, en tout cas, faire ce qu'il y a à faire, parce que je n'étais pas là l'année passée, puis je ne l'ai pas tout lu, je dois admettre.

Mais qu'est-ce que vous pouvez faire? Est-ce que vous pouvez changer ce MGA, l'adapter pour qu'il génère d'autres scénarios pour que quand vous venez voir la Régie, on veut bien vous croire mais sauf que ça prend un petit peu plus de chair alentour pour qu'on soit capable, nous aussi, d'évaluer c'est quoi le risque si on ne vous donne pas le montant que vous demandez. Parce que ça peut être, moi je peux comprendre qu'on n'est pas à l'étape du zéro million en

maintenance additionnelle mais ça peut être à peu près n'importe où. Pourquoi ce n'est pas soixante-deux (62)? Hein?

Alors, dites-moi donc, il y a-tu quelque chose que vous pensez faire ou modifier dans ce modèle-là qui pourra, lorsque vous viendrez à la Régie l'année prochaine, parce que ça va se justifier à tous les ans, ça, ce montant-là, comment vous allez nous démontrer, nous apporter votre justification?

R. (...)

Alors, la réponse à la question c'est: est-ce que cinquante-quatre (54) c'est le chiffre optimal qu'on a selon toutes l'information qu'on a? Avoir moins que ça va avoir un impact à notre avis sur le risque, sur l'indice de continuité et ce qu'on veut faire c'est de le contrôler.

Alors moi ce que je dis, c'est que mes équipes, j'ai demandé à ce qu'on me fasse des scénarios alternatifs parce que dans le cas où la Régie ne nous donne pas tous nos budgets, va falloir savoir qu'est-ce qu'on va faire, comment on va reprioriser, mais le travail pour arriver ici avec des scénarios alternatifs à vous présenter est énorme et donc moi ce que j'aime plus faire c'est de préparer mes équipes parce du MGA ce qu'il est important de faire puis je fini ma grande réponse avec ça, du MGA après ça en vient un plan opérationnel donc, Ghislain dans le panel numéro 2 va vous expliquer comment on fait à partir du MGA pour avoir un plan opérationnel et à la fin pour mobiliser nos équipes et intervenir sur les bons équipements. »

NS 24/11/2017, Madame Pelletier

« Q. [68] C'est bien. Sur le même sujet des indisponibilités forcées, essentiellement, oui, c'est probablement le champ de bataille ou une des assises, ça fait partie de vos objectifs corporatifs de limiter l'évolution des indisponibilités forcées. On a parlé d'avoir une deuxième génération de cet indice d'IF qui prendrait en compte soit la durée ou l'importance de ces indisponibilités. Et la preuve nous révèle, bon, et vous l'avez mentionné, il y a un groupe de travail, on travaille là-dessus.

La preuve nous dit, bon, bien, l'année prochaine, en deux mille dix-neuf (2019), on serait en mesure de produire un état d'avancement des travaux.

*Je ne suis pas certaine que votre témoignage disait la même chose. J'ai cru déceler que vous alliez l'année prochaine être en mesure d'arriver avec ce deuxième indicateur de deuxième génération. Juste préciser, parce que si c'est pas le cas que vous arrivez avec ça l'année prochaine, disons que **je suis un petit peu comme surprise** étant donné que c'est dans vos **objectifs corporatifs**. Et je serais surprise de voir qu'on en arrive juste avec un état d'avancement.*

*Vous savez, la meilleure manière de tuer un projet, c'est de faire un comité puis l'étudier, hein! Vous avez déjà entendu ça. Alors, un état d'avancement **uniquement l'année prochaine où on n'aura pas le résultat, que ça va attendre l'autre année d'après. Et que finalement on va arriver en vingt (20), vingt et un (21) où là peut-être on aura un résultat.***

*J'étais un peu surprise là de voir ça ce petit peu... ce manque d'empressement. Je vous pose la question à vous parce que quand on veut qu'une commande se réalise, on part en haut puis d'habitude ça percole jusqu'où il faut. Alors, quelle est votre position là-dessus? **Est-ce que ça va bouger plus vite que ça ou si on va encore y aller tranquillement pas vite là avec les comités? »***

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

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 2^e génération (durée + impact)**

Coûts additionnels de maintenance, 16 à 28, refus du 54M\$

Remarque : Le but recherché est de « **contenir l'augmentation** des IF à un niveau inférieur à la croissance moyenne des cinq dernières années. » et non pas les réduire!
Argumentation HQT, p.21

Engagement #8 :

Évolution des IF en tenant compte de la durée entre 2015 et 2016 :

- Nombre IF : 5556 (2015) vs 5879 (2016) : hausse de 6%
- Durée totale IF : 125K (2015) vs 105K (2016): **baisse de 8%**

Conclusion :

- **12M\$ (effet spirale 2018), AQCIE-CIFQ (monsieur Paquin)**

et

- **Voir conclusion précédente – Ordonnance de la Régie**

- TAUX DE PERTES

R-3981-2016

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 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. »³

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).

³ Aux pages 287 et 290 respectivement pour chacun des paragraphes cités.

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

Présentation AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0017, planches 13 et 14)⁴

- 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.

R-4012-2017

a) Décision D-2017-027, p. 123

« [521] *La Régie constate que l'augmentation du taux de pertes au cours des dernières années peut s'expliquer par plusieurs facteurs, dont la majorité n'est pas sous le contrôle du Transporteur. Elle retient aussi que le Transporteur tient déjà compte des pertes dans ses choix de renforcement du réseau, soit un des seuls facteurs sous son contrôle.*

[522] *Toutefois, la Régie considère que la hausse du taux de pertes au cours des dernières années est significative et retient que le Transporteur envisage que cette tendance puisse se poursuivre. Comme EBM le souligne, le taux de pertes représente un coût important pour les clients de service de transport. Dans ce contexte, la Régie est d'avis qu'il est opportun de connaître les éléments déterminants influençant le taux de pertes, en fonction du réseau de transport actuel.*

[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.*

[524] *Toutefois, la Régie est satisfaite des explications du Transporteur, relatives à l'impact des indisponibilités sur le taux de pertes. Elle n'exige donc pas que l'étude réponde aux préoccupations soulignées par l'AHQ-ARQ sur cet aspect.*

⁴ Voir aussi C-AHQ-ARQ-0012, p. 41 à 49.

[525] Par ailleurs, la Régie ordonne au Transporteur de mentionner, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, tout changement sur son réseau pouvant affecter le taux de pertes. »

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

L'énergie transitée n'explique pas la hausse, planche 29

Aucune explication chiffrée Nord/Sud, malgré l'engagement #5, planche 29

Le tout respectueusement soumis.

Laval, ce 30 novembre 2017

(s) Dufresne Hébert Comeau

DUFRESNE HÉBERT COMEAU
Procureurs de la partie intéressée AHQ-
ARQ