

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4058-2018

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 2019**

**RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR
(Volet tarifaire)**

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 »).....	9
3 Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM »).....	17
4 La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)	19
CONCLUSION.....	26

INTRODUCTION

Le Transporteur offre la présente réplique aux divers arguments et éléments soumis par les intervenants dans leurs argumentations déposées le 7 décembre 2018.

Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite, accompagnée des témoignages de ses représentants en appui à sa demande, est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentaire déposé le 6 décembre 2018 et réplique plus spécifiquement à certains aspects des argumentations des intervenants.

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 argumentation¹, tel que ci-après.

Aux pages 9 et suivantes de son argumentation, au sujet « *b) Indicateurs de performance et Résultats des balisages* », l'AHQ-ARQ conclut comme suit à la page 19 :

« En résumé, le refus de HQT de prendre en compte les résultats connus de 2018 constitue une erreur importante, voire fondamentale, qui vient complètement fausser sa démonstration de l'état de santé du patient. En effet, l'ensemble des indicateurs présentés en preuve démontrent que le réseau de transport est en santé. L'objectif fixé par HQT, soit le maintien de la fiabilité du réseau à un niveau comparable à 2016 est déjà atteint, voire dépassé même selon certains indicateurs.

Ceci dit, HQT n'a toujours pas développé un indicateur IF qui tient compte, de façon satisfaisante et pertinente, tant de la durée que de l'impact comme le lui avait ordonné la Régie dans sa décision D-2017-021 dans le dossier R-3981-2016 alors qu'elle lui octroyait, de façon très limitée dans le temps (1 an) le budget de maintenance additionnelle demandé. Avec respect, à la veille de l'entrée en vigueur du MRI, ceci est inacceptable puisque la Régie n'a pu juger de l'impact des budgets additionnels octroyés et qu'elle ne pourra plus le faire au cours de prochaines années alors que ceux-ci seront intégrés à la formule d'indexation. »

¹ Argumentation de l'AHQ-ARQ du 7 décembre 2018.

Réplique du Transporteur

Le Transporteur réitère ce qu'il a déjà mentionné dans sa plaidoirie.

« Le Transporteur a élaboré son dossier et présenté sa preuve documentaire sur la base des principes réglementaires qui prévalent à la Régie depuis plusieurs années. Plusieurs intervenants ont recherché des mises à jour en cours de dossier de plusieurs données qui ont été déposées par le Transporteur. Le Transporteur réitère qu'il n'a aucune difficulté à œuvrer dans un cadre référencé connu et que si des données nécessitent une mise à jour, il serait préférable que celles-ci soient préalablement identifiées afin que tous puissent disposer de la même information à un moment précis. À l'inverse, il ne saurait être envisagé un processus d'audience qui permettrait des mises à jour en continu sur un nombre non-identifié de données qui empêcherait de disposer d'une vision globale de la situation dans laquelle le Transporteur est placé. Si des mises à jour en cours de dossier sont requises, il est préférable que le Transporteur en soit informé dès le départ afin qu'il puisse se gouverner en conséquence. Sans un signal clair de la Régie à cet égard, les présentations des dossiers seront effectuées en tout respect des règles qui découlent des principes réglementaires adoptés dans le dossier R-3405-98 et qui prévalent depuis de nombreuses années »².

Cette conclusion s'appuie, avec égards, sur des constats incorrects de l'intervenant concernant dans les sections de son argumentaire intitulées l'*Indicateur composite* (page 10), l'*IC-Transport et CHI* (page 11) et *IF, IFD et IFD Impact* (page 13).

En réplique, le Transporteur souligne les aspects suivants omis par l'intervenant :

- En audience, M. Veci a mentionné que :

« L'indicateur global composite et le contexte dans lequel on vit aujourd'hui. L'indicateur global composite, c'est une forme de performance de la stratégie adoptée qui nous amène le meilleur coût puis la meilleure fiabilité. Et elle se marie exceptionnellement bien avec le contexte d'affaires dans lequel on est aujourd'hui ou celui qu'on vit et qu'on va vivre. Et monsieur Boucher en a parlé un peu. On se retrouve... vous savez, dans le passé, on a eu un bon tarif, bien sûr parce qu'on a fait de l'efficience, 'était bien important, mais dans cette forme-là, sur les coûts, vous allez vous rendre compte également que l'apport des projets en croissance qui génèrent des revenus vient aider le dénominateur de la formule. Il vient un peu neutraliser ce qu'on va faire en pérennité et les coûts de maintenance. Aujourd'hui, on a franchi un moment où il y a un X, dans lequel on s'en va vers des investissements de plus en plus en pérennité avec le vieillissement et des... des investissements qui génèrent des revenus. En ce moment-là, il y a une accalmie. Alors, maintenant, tout coût de maintenance supplémentaire ou

² Plaidoirie déposée et datée du 6 décembre 2018, p. 38.

Réplique du Transporteur

investissements en pérennité, aussi coûteux soient-ils, que madame Roby et monsieur Chagnon ont mentionné, vont venir peser assez fort sur cet indicateur-là des coûts. »³

- Le Transporteur réitère les propos de Mme Marie-Christine Ayoub en audience⁴ à savoir, que le réseau présente une certaine « inertie » et que les efforts fournis pour contrer l'impact du vieillissement du réseau prennent du temps à se voir dans les indicateurs. À cet égard, elle indique :

« On vous a répondu en DDR, je ne me souviens plus laquelle, que... parce qu'on nous demandait c'est quoi l'impact du montant d'argent que vous nous avez donné sur le frein de ce risque-là. On vous a dit : « Bien, ça prend quelque temps. » On ne peut pas vous répondre un an plus tard. Et ça c'est vraiment la résultante, vous voyez les... ici, là, pourquoi on monte puis, ici, pourquoi on est rendu là? C'est qu'il y a comme une pente qui augmente et c'est la résultante de ce qui s'est passé dans les années passées. »

- En réponse à la question 15.2 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.3, le Transporteur explique :

*En effet, il est imprudent de baser une analyse de tendance sur les résultats d'une seule année, et encore davantage sur des résultats partiels. À titre d'exemple, **les résultats réels de 2014 (4 848 IF) représentent 250 IF de moins que la tendance des années suivantes, ce qui aurait pu mener à une interprétation erronée de tendance à la baisse par rapport aux résultats réels de 2013 (4 905 IF)**. Le Transporteur juge prématuré de conclure à une stabilisation des IF en 2018 et, comme mentionné à la réponse 7.1, croit qu'une analyse de tendance doit être basée sur au minimum 3 à 5 années.*

- En réponse à la demande de renseignements numéro 4 de la Régie⁵, le Transporteur a indiqué :

« Il est important de préciser que le Transporteur mesure différents volets afin de s'assurer de répondre à sa mission dont ceux de qualité et fiabilité du service, mais également de la fiabilité des actifs, la disponibilité des actifs, la sécurité et l'état de son réseau [...].

Environ 94 % des IF sur le réseau font suite à une mise hors tension en urgence d'un appareil effectué par les opérateurs du réseau de transport. Par conséquent, la quasi-totalité des défaillances et des IF sont sans impact chez les clients externes du Transporteur. Seulement 6 % des défaillances produisent un court-circuit. Pour ces

³ N.S., 28 novembre 2018, pp. 70-71.

⁴ N.S., 29 novembre 2018, pp.18-19.

⁵ HQT-13, Document 4, demande de renseignements numéro 4 de la Régie, réponse à la question 1.3.

Réplique du Transporteur

derniers, la mise hors tension est effectuée par des systèmes d'automatismes qui entraînent une IF sur une portion plus étendue du réseau. Environ les deux tiers de ces déclenchements avec court-circuit n'entraînent pas d'interruption du service pour les clients. Ainsi, seul 2 % des défaillances entraîne une interruption de service [...].

De plus, le Transporteur considère que le nombre d'interruptions est affecté par la dégradation, mais que la durée moyenne et le nombre moyen de clients touchés par une interruption sont indépendants de la dégradation [...].

En résumé [...] le réseau est bien conçu et bien exploité, les clients sont bien desservis, mais l'état des actifs et du réseau se dégrade. »

Avec égards, en raison de ce qui précède et de ce qui fut démontré à l'audience par le Transporteur, les conclusions de l'intervenant devraient être écartées par la Régie.

Aux pages 18 et suivantes de son argumentation, l'AHQ-ARQ aborde le sujet « c) *Besoins additionnels en maintenance* ».

À la page 21 de son argumentaire, l'intervenant suggère d'obliger HQT à justifier le maintien de ce budget à chaque année malgré le MRI :

« En effet, rappelons tant le budget de maintenance additionnelle de 2018 (54 M\$) que celui demandé en 2019 (46 M\$ en plus) repose sur la prémisse erronée que HQT réitère dans sa plaidoirie: « (...) le risque de maintenance est fortement corrélée avec les IF, et qu'une hausse des IF est jugé insoutenable et imprudente et ce, afin de maintenir la fiabilité, l'exploitabilité et la sécurité du réseau. » (Notre emphase)

Lors de son témoignage sur ce sujet⁶, l'analyste de l'intervenant mentionne ce qui suit :

« Par contre, ça nous fait réfléchir à une recommandation nouvelle ou peut-être à une idée nouvelle qui pourra être débattue un peu plus dans quelques mois. C'est étant donné que le MGA et l'indicateur IFD impact n'ont pas atteint une maturité suffisante et stable, bien pourquoi pas revoir la possibilité de traiter les coûts de la maintenance additionnelle incluant le cinquante-quatre millions (54 M\$), qu'on a donné pour l'année passée, comme, comme une exclusion, facteur Y, dans la première génération du mécanisme de réglementation incitative.

Et nous sommes tout à fait conscients que la Régie a rendu une décision D-2018-001 pour dire un peu le contraire, mais nous on dit : « On a des éléments nouveaux, est-ce qu'il y aurait tout simplement comme ça là, une suggestion qui dit bien, oups, ce qu'on a constaté depuis, hein? Il y a peut-être... Ce n'est pas si stable que ça. » O.K.? Ce qui fait que pis on a eu une discussion je pense cette semaine, mais si c'est vraiment que ce

⁶ N.S., 30 novembre 2018, pp. 162 et 163.

Réplique du Transporteur

n'est pas cinquante-quatre millions (54 M\$) que ça prend puis que c'est vingt-deux (22 M\$), mais le MRI va être très, très favorable pour le Transporteur et une partie pour les clients aussi, évidemment.

Alors, c'est notre suggestion qu'on fait. Est-ce qu'on vit dangereusement? Peut-être là, mais on fait cette suggestion-là. » (Nos soulignés)

Avec égards, le Transporteur ne peut souscrire à de tels propos qui fondent l'argumentation offerte à la Régie par l'intervenant.

Le Transporteur, à la lumière du retour d'expérience et tel que ses représentants en ont témoigné, fait état de la nécessité d'agir en maintenance préventive.

Le réseau de transport⁷ et son bon fonctionnement sont essentiels à la réalisation de la mission de service public du Transporteur qui est directement reliée au bien-être de la population québécoise ainsi qu'à son essor économique. Le Transporteur à la lumière de la preuve offerte ne peut se permettre d'exploiter son réseau « dangereusement ».

Le Transporteur soumet que ce besoin récurrent est essentiel pour qu'il puisse assurer son rôle et la fiabilité de son réseau et ce, pour les motifs suivants :

- Voir la réponse à HQT-13, Document 1.1 p.14, réponse 3.3 :

« La maintenance effectuée par le Transporteur est toujours une combinaison des modes réactif et préventif. Le mode réactif (correctif) est en hausse et l'ajout de 54 M\$ en maintenance préventive vise dans un premier temps à le contrôler, et par la suite à le ramener à un niveau soutenable⁸, comme démontré au graphique R3.2A. L'objectif de la stratégie de maintenance est de contrôler le risque en maintenance pour diminuer le correctif et les IF. »

- Voir la réponse à HQT-13, Document 1.3, p.22, réponse 7.3 :

Enfin, le Transporteur décrivait le besoin pressant de stabiliser les IF en ces termes :

« °Le Transporteur est d'avis qu'une telle situation ne saurait perdurer. Le contrôle des IF est désormais impératif, compte tenu des impacts majeurs qu'elles engendrent. »⁹

- Le Transporteur réitère les propos de Marie-Josée Roby :

⁷ À titre de rappel, le réseau de transport comporte 520 postes, 34 535 km de lignes et est utilisé à plus de 94 % lors de la période de pointe (données 2017) : HQT-9, Document 1, pp. 12 et 17.

⁸ Cette réponse offerte à la Régie contient une référence identifiée au dossier R-3981-2016, HQT-3, Document 1.1 p.4 (lignes 24 et 25).

⁹ Cette réponse offerte à la Régie contient une référence identifiée au dossier R-3981-2016, HQT-3, Document 1, p.14 (lignes 11-13).

Réplique du Transporteur

« Tout scénario inférieur à la présente demande, conduira à un débalancement entre la stratégie de pérennité et la stratégie de maintenance adaptée. On se retrouvera alors en terrain inconnu et nous aurons à relever un important défi avec la fiabilité du parc. Il est donc important de réaliser à cent pour cent (100 %) notre stratégie de maintenance adaptée. Le Transporteur confirme que le scénario D du MGA est le scénario recommandé pour deux mille dix-neuf (2019), soit le cinquante-quatre millions (54 M\$). »¹⁰

« Donc, on a regardé au niveau fiabilité comment tout ça se traduit puis, pour nous, le scénario D qu'on appelle le « scénario de juste équilibre », bien c'est parce qu'on arrive à baisser le risque en maintenance. Et l'évolution du risque en pérennité est telle que convenue. C'est le scénario considéré comme étant le plus raisonnable par rapport à la croissance des indisponibilités forcées. »¹¹

- Enfin, comme le mentionnait M. Veci en audience :

«°Nous, si je reprends l'exemple que madame Roby emmenait précédemment ou madame Ayoub, on parlait d'inertie du réseau. Ce que je pourrais imaginer c'est que quand on fait les stratégies de pérennité et de maintenance, il faut toujours voir nos actions comme un conducteur de paquebot. Un coup de volant à gauche ou à droite n'induit pas, on ne tourne pas à gauche immédiatement. Donc, et en plus, il y a plein d'autres contraintes qui peuvent venir « impacter » et les coups de volant ne sont pas les meilleures décisions dans ce type de conduites-là. °»¹²

« Alors du point de vue de ma gang, ce qu'ils voient ce sont les retards, ce sont le correctif qu'ils voient à la hausse et on leur a présenté. On parlait chez nous de l'effet de spirale ou de la cote, est-ce que je suis en train de le perdre? Mais on a vu qu'en deux mille dix-sept (2017) ça a pris quarante-cinq millions (45 M) pour se ramener à une année à quatre-vingt-vingt (80-20) ou 20% de correctif sur quatre-vingts (80). On a vu que deux mille dix-neuf (2019), avec ce que je vis en deux mille dix-huit (2018), c'est pour retourner à quatre-vingt-vingt (80-20) puisqu'en deux mille dix-huit (2018) je vais retomber à vingt-trois pour cent (23%) de correctif.

Alors de ma perspective, l'alignement est assez clair. Les effets perturbateurs, le correctif qui augmente, l'assiette de travail qu'il y a aujourd'hui, on en a...on a un défi amplement là-dedans, à l'intérieur de ça. »¹³

¹⁰ N.S., 26 Novembre 2018, p.115.

¹¹ N.S., 28 Novembre 2018, p. 32.

¹² N.S., 28 novembre 2018, p. 66

¹³ N.S., 28 novembre, pp. 75-76.

Réplique du Transporteur

Avec égards, en raison de ce qui précède et de ce qui fut démontré à l'audience par le Transporteur, les conclusions de l'intervenant devraient être écartées par la Régie.

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

À la page 2 de son argumentation¹⁴, concernant les tarifs provisoires, l'AQCIE-CIFQ conteste 1) l'augmentation de 53 M\$ des CNE, 2) 20 M\$ sur les 54 M\$ réclamés de nouveau à l'égard du MGA et 3) 29 M\$ de revenus requis à l'égard de la surestimation de la base de tarification, pour un total de 102 M\$. En lien avec la proposition du Transporteur d'application de tarifs provisoires, l'intervenant n'estime pas nécessaire de déroger entièrement à la méthode retenue au cours des dernières années, mais jugeraient prudent de prévoir le paiement d'intérêts sur l'écart entre les paiements effectués sur la base des tarifs provisoires et ceux exigibles en vertu des tarifs définitifs, ou alternativement trouverait approprié de ne refléter dans les tarifs provisoires qu'une hausse d'un tiers de celle qui est réclamée par le Transporteur.

Le Transporteur constate que « *l'intervenant n'estime pas nécessaire de déroger entièrement à la méthode retenue au cours des dernières années* », mais propose tout de même un traitement différent ainsi qu'une alternative. Ainsi, par ses propos énoncés pour la première fois dans son argumentation, sans aucune documentation préalable, l'intervenant déroge amplement à l'approche retenue précédemment.

En ce qui a trait aux tarifs provisoires, le Transporteur souligne que la Régie a décidé de l'approche à retenir, dans la décision D-2011-039 :

« [517] En conséquence, la Régie approuve les modalités proposées par le Transporteur, soit d'adopter des tarifs provisoires établis sur la base des tarifs proposés pour l'année témoin, tels qu'ils seront ajustés, après la clôture de l'audience, à la suite de la mise à jour des paramètres du coût moyen pondéré du capital. »

Depuis l'année 2011, la Régie a appliqué régulièrement cette approche dans les décisions pour les demandes interlocutoires du Transporteur de déclarer provisoires, à compter du 1^{er} janvier, les tarifs proposés, ajustés en fonction de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital¹⁵.

¹⁴ Argumentation de l'AQCIE et du CIFQ du 7 décembre 2018.

¹⁵ Décisions D-2010-157 (R-3738-2010), D-2011-195 (R-3777-2011), D-2013-204 (R-3823-2012), D-2014-212 (R-3903-2014), D-2015-210 (R-3934-2015), D-2016-185 (R-3981-2016) et D-2017-138 (R-4012-2017).

Réplique du Transporteur

Par exemple, pour l'année 2017, la Régie a fixé un tarif annuel provisoire à la hausse par rapport au tarif annuel pour l'année 2016. La Régie s'exprime ainsi dans la décision D-2017-021 :

« [538] Par sa décision D-2016-185, la Régie accueille la demande interlocutoire du Transporteur de déclarer provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2017, les Tarifs proposés, ajustés en fonction du coût de la dette mis à jour. Le tarif annuel provisoire s'établit ainsi à 77,28 \$/kW/an soit une hausse de 7,0 % par rapport au tarif en vigueur. » (Références omises)

Également, pour l'année 2018, la Régie a fixé un tarif annuel provisoire à la hausse par rapport au tarif annuel pour l'année 2017. À ce sujet, la Régie indique ce qui suit dans la décision D-2018-021 :

« [674] Par sa décision D-2017-138, la Régie accueille la demande interlocutoire du Transporteur de déclarer provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2018, les tarifs proposés, ajustés en fonction du coût de la dette mis à jour. Le tarif annuel provisoire s'établit ainsi à 79,14 \$/kW/an, soit une hausse de 4,0 % par rapport au tarif 2017. » (Références omises)

Pour l'année 2019, la preuve du Transporteur sur les tarifs proposés est déposée au présent dossier (HQT-12, Documents 1 et 3 révisés). La Régie et les intervenants ont pu en prendre connaissance. Aussi, la hausse proposée du tarif annuel de 3,1 %, par rapport au tarif annuel en vigueur, est moindre que celles des années 2017 et 2018 précitées.

De plus, les éléments qui fondaient la décision D-2011-039 de fixer des tarifs provisoires, sur la base des tarifs proposés pour l'année témoin, à la suite de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital, prévalent toujours et l'approche retenue par la Régie dans cette décision peut être maintenue.

Au sujet de l'application d'intérêts sur l'écart entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux que l'intervenant introduit dans son argumentation, le Transporteur rappelle qu'il n'y pas eu d'application d'intérêts les années antérieures. La Régie a réexaminé récemment ce sujet et a statué dans la décision D-2015-210 comme suit :

« [20] Pour ce qui est de l'application d'intérêts sur l'écart entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux, la Régie, pour les motifs invoqués par le Transporteur, maintient la méthode existante. Elle est d'avis que le traitement actuel n'est pas susceptible de causer préjudice aux clients des services de transport.

[21] La Régie accepte la proposition du Transporteur de ne pas appliquer d'intérêts sur l'écart entre les tarifs provisoires et les tarifs finaux. »

En qui a trait à l'alternative énoncée par l'intervenant, le Transporteur réplique qu'il serait injustifié de réduire de deux tiers, dans le cadre des tarifs provisoires, la

Réplique du Transporteur

hausse tarifaire proposée. Aucun préjudice n'a été démontré dans l'approche reconnue par la Régie par la décision D-2011-039.

Avec égards, les propos de l'AQCIE-CIFQ sur les tarifs provisoires devraient être rejetés, étant contraires à ce que la Régie a décidé précédemment à ce sujet. De plus, il importe de noter que parmi les trois autres intervenants ayant soumis une argumentation sur le volet tarifaire de l'audience, l'un d'entre eux ne s'est pas opposé à ce que les tarifs proposés pour l'année témoin 2019 soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2019 et deux d'entre eux n'ont pas traité des tarifs provisoires.

Quant à la date de la décision finale sur le volet tarifaire au présent dossier, le Transporteur, en écho au commentaire de l'AQCIE-CIFQ à cet égard, mentionne que dans le dossier R-4011-2017 portant sur la demande tarifaire 2018-2019 et le MRI du Distributeur, la Régie a rendu la décision finale D-2018-030 sur le volet tarifaire le 23 mars 2018 et les décisions D-2018-057, D-2018-057R et D-2018-067 sur le volet MRI subséquemment. La Régie pourrait choisir une démarche similaire au présent dossier, afin de rendre la décision finale sur le volet tarifaire en mars ou avril 2019, et ce, comme dans les récents dossiers tarifaires du Transporteur¹⁶. La période d'application des tarifs provisoires serait alors relativement courte, comme les années passées.

En conclusion, le Transporteur, tel qu'il a indiqué dans sa demande et sa plaidoirie, déposera d'ici la mi-décembre une demande interlocutoire et les mises à jour requises, afin que la Régie déclare provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2019, les tarifs des services de transport proposés par le Transporteur, incluant ceux des services complémentaires, ainsi que le taux de pertes de transport et le cavalier.

Aux pages 2 et 3 de son argumentation, concernant plus spécifiquement les augmentations réclamées au titre de charges nettes d'exploitation, l'AQCIE-CIFQ mentionne :

« Les témoins de l'AQCIE et du CIFQ ont d'ailleurs rappelé que ces CNE sont l'objet d'une demande d'augmentation qui porterait leur hausse à plus de 31% depuis 2016 : 217 M\$ en seulement trois ans ! ... ils recommandent, quant à eux, une diminution du revenu requis demandé de 43,425 M\$ au titre des CNE à l'égard de la maintenance.

¹⁶ Dates des décisions visant l'approbation des tarifs finaux du Transporteur au cours des cinq dernières années :

- Tarifs 2014 (R-3823-2012) : D-2014-049 en date du 20 mars 2014 ;
- Tarifs 2015 (R-3903-2014) : D-2015-031 en date du 23 mars 2015 ;
- Tarifs 2016 (R-3934-2015) : D-2016-046 en date du 23 mars 2016 ;
- Tarifs 2017 (R-3981-2016) : D-2017-049 et D-2018-049R en date du 28 avril et 1^{er} mai 2017 ;
- Tarifs 2018 (R-4012-2017) : D-2018-035 en date du 28 mars 2018.

Réplique du Transporteur

Leur recommandation n'est pas formulée à partir de la pièce B-0019, laquelle a suscité beaucoup de confusion à l'audience, tant chez les intervenants que chez les membres des panels 2 et 3 du Transporteur eux-mêmes »

Le Transporteur rappelle que Mme Barbara Lagacé a justement, en audience, apporté plusieurs précisions lors du contre-interrogatoire de Me Pierre Pelletier¹⁷ ainsi que dans le complément de présentation¹⁸ livré le lendemain, soit le 29 décembre 2018, quant aux diverses composantes de l'évolution des charges nettes d'exploitation ainsi qu'au mode d'établissement de l'information de gestion présentée dans la pièce HQT-6, Document 4.

Le Transporteur réfère, en complément, aux propos de M. Stéphane Verret visant à mettre en perspective la différence entre l'information de gestion présentée strictement en lien avec les coûts directs de maintenance et les besoins globaux additionnels évalués à 53 M\$ au niveau des charges nettes d'exploitation pour l'année témoin 2019 dans le cadre de la présente demande :

« R. Bien. Les tarifs sont toujours établis sur la base des revenus requis. Ça, c'est... Je veux dire, ça a toujours été le cas, on prend le revenu requis moins les revenus de transport de courts termes. On fait le revenu requis individuel [sic] [résiduel] puis on établit le tarif à partir de ça, ça a toujours été ça. Depuis quatre-vingt-dix-sept (1997), on introduit une information de gestion pour essayer d'isoler, à partir des revenus requis, un montant qui représenterait la somme totale pour la maintenance.

Mais ça ne change pas que le tarif puis les augmentations tarifaires sont basés sur des variations de revenus requis. »¹⁹

Avec égards, les propositions de l'intervenant devraient être rejetées.

À la page 3, l'intervenant recommande la réduction du montant de 54 M\$ à 34 M\$ à l'égard du MGA :

« L'AQCIE et le CIFQ ont exposé en détail, dans leur mémoire et lors de l'audience, le cheminement qui les a menés à recommander la réduction du montant de 54 M\$ à 34 M\$ à l'égard du MGA. »

L'intervenant fait fi des mises en garde concernant l'analyse des scénarios alternatifs, le Transporteur rappelle les propos de Mme Marie-Josée Roby en audience.

¹⁷ NS : 28 novembre 2018, p. 220 et suivantes.

¹⁸ HQT-14, Document 4.1 et N.S. : 29 novembre 2018, p.26 et suivantes.

¹⁹ NS : 28 novembre 2018, p. 237.

Réplique du Transporteur

«Donc, pour le scénario E qui est ici, c'est le fameux scénario à trente-quatre millions (34 M\$). Donc, plutôt que de vous demander un delta de cinquante-quatre (54 M\$), je pars, comme je vous l'ai dit, je pars de mon scénario qui est en rouge, je vous ai demandé un cinquante-quatre (54 M\$) de plus, mais plutôt que de vous demander un cinquante-quatre (54 M\$) de plus, je vous demande un trente-quatre (34 M\$) et voici l'effet sur le risque. Cette pièce-là a été déposée dans notre Encore une fois, il y a des mises en garde qu'on vous a faites dans notre preuve. Ces mises en garde-là font en sorte, je vous l'ai dit tantôt, c'est si on fait cent pour cent (100 %) de la stratégie de maintenance adaptée en deux mille dix-huit (2018). Ce qu'on vous a dit en début d'audience, que ce n'est probablement pas le cas et aussi on n'a pas l'effet spirale que je vous ai expliqué parce que là, nous, on vous a répondu en réponse que l'algorithme n'existe pas et c'est pour ça que l'année passée on a utilisé des courbes et prix» (EPRI) «pour deux équipements auxquels on n'a pu faire une corrélation et ces courbes-là nous permettaient d'identifier le retard de maintenance et c'était quoi l'impact sur le risque face à une maintenance qui n'était pas adaptée à un risque à un équipement, excusez-moi, à l'état d'un équipement.»²⁰

À la page 3, concernant le budget des MALT, l'intervenant recommande

«Ils ont pu faire de même lors de l'audience à l'égard du montant de 9,425 M\$ à retrancher à l'égard des MALT dans le cadre de leur proposition de faire porter sur la durée du MRI les sommes admissibles à l'égard des MALT».

Le Transporteur, en réplique, reprend les propos de M. Chagnon, en audience²¹ :

« Le Transporteur a présenté, dans sa demande tarifaire deux mille dix-huit (2018), une demande pour un programme de redressement des MALT dans ses postes. Le programme présentait deux cent soixante-dix-huit (278) postes visés. [...] Suite à l'expérience vécue, on a une série de postes qui s'est ajoutée. Évidemment, avec les inspections et tout ça, donc on arrive aujourd'hui avec un programme qui contient, aujourd'hui, trois cent vingt-six (326) postes. L'année dernière, on parlait de mises à jour des plans, de réalisations de relevés de continuité et de réparations et correctifs. Donc, deux cent soixante-dix-huit (278) diagnostics et cinquante (50) correctifs qui avaient été présentés dans la demande. Cette année, à la lumière de l'expérience vécue, on a priorisé l'ensemble des postes, les trois cent vingt-six (326) postes et la priorisation s'est faite de P-1 à P-5 et les postes P-1 à P-3 sont des postes qui sont particulièrement volés ou dans des régions pour lesquelles il y a des vols. Donc, la décision qui a été prise pour ces postes-là, au-delà des correctifs, c'est aussi de faire une mise à la norme antivol des MALT du poste parce que tant qu'à aller dans le poste faire des

²⁰ N.S., 28 novembre 2018, pp. 29 et 30.

²¹ N.S., 26 novembre 2018, pp. 154-155.

Réplique du Transporteur

interventions, on sait qu'une partie du poste est convertie, on termine l'ensemble des travaux. »

De plus le Transporteur rappelle ce qu'il a mentionné en réponse à HQT-13, Document 1.1, p.54, question 15.1:

« Le Transporteur indique que les budgets demandés pour la partie spécifique des normes CIP et les travaux d'inspection des MALT dans le cadre d'un facteur exogène reflètent uniquement les coûts additionnels par rapport au niveau des activités de base existantes dans l'enveloppe globale des CNE.

[...] le Transporteur tient à préciser que les coûts des travaux des correctifs de MALT présentés dans ce budget spécifique ne sont pas prévus dans son enveloppe de base, ces travaux faisant plutôt suite à des événements successifs ayant mené à la mise en place d'un plan de redressement considéré prioritaire.

... Ces correctifs doivent être réalisés afin d'assurer la sécurité des travailleurs dans ses installations et de rendre son plan de redressement à terme dans le respect des orientations de son plan directeur horizon 2020. »

Avec égards, les propositions de l'intervenant devraient être rejetées.

À la page 3, concernant les « effets perturbateurs », l'intervenant indique :

« Cette présentation des « effets perturbateurs » illustre bien le caractère pour le moins nébuleux des représentations du Transporteur quant à ses besoins en matière de maintenance. Il suffit, pour en mesurer l'ampleur, de comparer, d'une part, ce qu'avait à dire le Transporteur, le 26 novembre 2018, à propos de la figure apparaissant à la page 27 de la pièce B-120, qui avait pour objectif de quantifier le montant de 14 M\$ d' « effets perturbateurs », et ce qu'il dira ensuite, en réponse à un engagement d'exposer les montants sensément représentés par la figure en question. »

Le Transporteur, en réplique, rappelle à cet effet les propos de Mme Roby en audience :

« Donc, nous avons vu ce qui est inclus dans la calibration du MGA.

Maintenant, regardons ce qui n'est pas inclus dans cette calibration et qui compose le montant de quatorze millions (14 M\$) lié aux effets perturbateurs et demandés en marge du MGA.

Vous voyez dans le bas du dessin illustratif, on a un tableau où on a reproduit, en fait, la maintenance systématique et la maintenance conditionnelle telle que je viens de vous le dire. Donc, au niveau du MGA, on utilise, pour la maintenance systématique, nos gardes [sic] [gammes] génériques, et pour la maintenance conditionnelle, en l'occurrence pour la cause tarifaire deux mille dix-neuf (2019), c'est le modèle de coûts de deux mille quatorze (2014) à deux mille dix-sept (2017), historique réel. Maintenant, prenons

Réplique du Transporteur

quelques instants pour expliquer le dessin illustratif présenté ici. Donc, l'histogramme en bleu représente le coût de main d'oeuvre à pied d'oeuvre historique de deux mille quatorze (2014) à deux mille dix-sept (2017). La courbe en bleu pointillée représente les coûts moyens estimés pour les années deux mille dix-neuf (2019) à deux mille vingt-deux (2022).

Tel que démontré dans le dossier tarifaire de l'an dernier, il existe une corrélation entre les défaillances simulées du MGA et les IF projetés. Cette courbe bleue est basée sur cette corrélation. Les lignes vertes et les lignes rouges représentent respectivement le niveau moyen du coût de main-d'oeuvre à pied d'oeuvre des années deux mille quatorze (2014) à deux mille dix-sept (2017) et le coût anticipé pour deux mille dix-neuf (2019) toujours de main-d'oeuvre à pied d'oeuvre. Donc, la zone en bleu représente le quatorze millions (14 M\$) de l'effet perturbateur qui est considéré en marge du MGA puisque au-delà de la ligne verte. L'utilisation de moyenne aplanie les effets relatifs d'une seule année dans un intervalle analysé. Donc, à partir de deux mille dix-neuf (2019), l'évolution importante projetée des IF suppose une perturbation accrue des interventions en maintenance préventive. L'effet perturbateur en marge du MGA représente donc la différence de coûts entre la moyen historique et le coût anticipé pour deux mille dix-neuf (2019), donc le futur ne sera pas à l'image du passé. Nous confirmons donc ainsi qu'il n'y a pas de double comptage. (Nous soulignons) »²²

Enfin, comme M. Veci le mentionne, la forte hausse du correctif perturbe plus qu'avant l'organisation des équipes.

« Alors lors d'un bris, d'abord l'équipe terrain interrompt ses travaux planifiés en cours. Il va en découler un retrait planifié... que retrait planifié va être annulé ou va se prolonger et devenir échou là où on travaillait. [...] La grande majorité des interventions de maintenance s'effectue en rendant indisponible au transit l'équipement et en le retirant du réseau, ce que nous appelons donc un retrait. [...] C'est la première perturbation. L'équipe est maintenant dépêchée sur la panne qui consomme des heures de maintenance et de transport non planifiées et ils se rendent donc à cette panne. Un opérateur mobile de chez monsieur Doyle va devoir être dépêché en urgence vers la panne pour isoler l'équipement. Comme l'opérateur a été dépêché sur le bris, un second retrait planifié par une autre équipe ailleurs en province dont il devait s'occuper risque également d'être annulé ou retardé, faute d'opérateur, ou en raison de l'indisponibilité de l'équipement défaillant. L'équipe sur le terrain répare l'équipement défectueux, sollicite le support technique et certaines pièces requises pourraient être disponibles avec un certain délai, car les travaux n'ayant pas été planifiés d'avance. Ça se trouve à être la troisième perturbation. Une fois réglé le problème sur le bris, les travaux planifiés vont

²² N.S., 26 novembre 2018, p.163-164.

Réplique du Transporteur

être repris. Vous comprendrez qu'on aura consommé alors deux fois pour le même travail, le transport. On reprendra certains processus d'intervention, que ce soit la planification des retraits avec l'exploitant, les étapes de sécurisation, certains essais. Alors un peu de gaspillage, comme disait mon collègue monsieur Tessier l'année dernière. Ça se trouve à être la quatrième perturbation pour un même bris. »²³

À la page 6 de son argumentation, l'intervenant ajoute :

« [...] 1) que le Transporteur réussit toujours à excéder son rendement autorisé même quand ses charges nettes d'exploitation sont supérieures aux charges autorisées et 2) que si d'aventure il n'y parvenait pas en 2019 on n'assisterait là qu'à un juste retour des choses, eu égard aux excédents de rendement colossaux réalisés par le Transporteur au cours des dix dernières années aux dépens de sa clientèle, notamment au moyen d'une sous- utilisation des budgets de maintenance.

En réplique, le Transporteur rappelle que le mécanisme de traitement des écarts de rendement (« MTÉR »), déjà approuvé en 2014 par la Régie pour le Transporteur, prévoit un partage des écarts positifs de rendement selon les modalités prévues dans la décision D-2014-034²⁴. Ce partage s'applique à ses résultats des années 2017 et futures. Un montant de 28,2 M\$ a ainsi été intégré à ce titre pour l'année 2017 en réduction des revenus requis projetés pour l'année témoin 2019 dans la présente demande.

Le Transporteur rappelle également les propos de M. Veci lors des audiences :

« On parlait d'un MRI tantôt, intéressant d'y revenir. Le MRI vise trois (3) objectifs. Bon, l'allègement réglementaire, mais il vise également le maintien ou l'amélioration de la qualité de services.

...On comprendra qu'en moments comme ça, où on est perturbé et on ne réalise pas 100% et qu'on dépasse nos budgets, on ne partagera pas grand-chose en maintenance, on va plutôt assumer le déficit. Et de l'autre côté, de ne pas réaliser 100% et de ne pas avoir les budgets nécessaires pour le faire va mettre en péril l'objectif de maintien de la qualité de services pour ce qui est du MRI pour quatre (4) ans. »²⁵

²³ N.S. 26 novembre 2018, p. 131 et suivantes.

²⁴ Décision D-2014-034, paragraphes 370 et 380-385.

²⁵ N.S. 27 novembre 2018, p. 89.

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

Le Transporteur est étonné des propos contenus au *Plan d'argumentation d'Énergie Brookfield Marketing S.E.C*²⁶. déposé au dossier de la Régie par le procureur de l'intervenant le 7 décembre 2018.

L'intervenant semble remettre en doute le déploiement de la Stratégie de gestion des actifs (arrimage de la Stratégie de pérennité et de la Stratégie de maintenance adaptée) qui, malgré la hausse des CNE, a permis jusqu'à maintenant de maintenir les tarifs sous l'inflation²⁷.

Le Transporteur souligne à la Régie qu'il est en communication constante avec les représentants d'EBM et qu'il répondra à leurs questions, le cas échéant.

Dans sa plaidoirie, de façon générale, l'intervenant s'appuie et adhère aux mémoires et aux témoignages des autres intervenants, afin d'élaborer et supporter sa propre position.

Le Transporteur réitère les motifs qu'il a fait valoir à l'égard des mémoires et témoignages des dits intervenants. Le Transporteur souligne qu'il a relevé son fardeau de preuve, en ayant déposé une preuve volumineuse, en ayant répondu à plus de 375 questions en demandes de renseignements²⁸ et à 18 engagements²⁹ pris en audience. De plus, le panel 2 a été présent pour expliquer la réalité terrain pendant plus de deux journées.

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

À la section 5, l'intervenant se prononce sur l'allégement réglementaire et il propose diverses avenues pour ce faire, à savoir :

- Plus d'une ronde de demandes de renseignements pour les intervenants (paragraphe 70 ss.);
- Dénier du « droit » pour le Transporteur de contester, en amont, la pertinence des demandes de renseignements des intervenants (paragraphe 71 ss.);

Le terme allégement, de façon générale, réfère à des moyens d'alléger, soit de rendre une chose ou un processus moins lourd ou pesant. Or, les suggestions de l'intervenant semblent être antinomiques au concept d'allégement réglementaire dont il se réclame.

²⁶ Document non daté.

²⁷ Voir notamment HQT-14, Document 2, page 3.

²⁸ Lettre du Transporteur du 16 octobre 2018.

²⁹ HQT-15, Documents 2.1 à 2.18.

Réplique du Transporteur

Il est utile de rappeler que la Régie, par son *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, a mis en place des mesures qui permettent de traiter en amont de l'audience plusieurs aspects afin d'en faciliter le déroulement. À titre d'exemple, une personne intéressée à intervenir doit identifier les motifs à l'appui de son intervention et les sujets qu'elle entend traiter.

Par sa décision qui suivra, la Régie acceptera ou pas cette demande d'intervention et déterminera la cadre de la participation de cet intéressé selon « les sujets que la Régie estime pertinents ainsi qu'en fonction de l'intérêt public » (art 19 du règlement précité). Dans cette même décision procédurale, la Régie, au bénéfice de tous les participants, déterminera les enjeux et sujets à l'ordre du jour du dossier à venir. Ainsi, il n'est pas loisible à toute personne participant au processus d'audience d'entretenir la Régie à l'égard de sujets, quoiqu'intéressants, qui n'apparaissent pas d'ordre public ou pertinents.

Ce balisage en amont de l'audience (ou « scoping ») qui est effectué par la Régie est important pour le Transporteur car ainsi il est en mesure de connaître les sujets d'intérêt de la Régie et ainsi offrir à cette dernière la preuve documentaire ainsi que les témoignages en écho aux préoccupations que la Régie a identifiées. Il est également important pour les intervenants qui connaissent les limites de leurs participations.

Ce balisage en amont se poursuit par un examen des demandes de renseignements et les contestations qui peuvent en découler selon les articles 26 et 27 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Dans le présent dossier, de telles contestations sont survenues et la Régie en a rapidement disposé par sa décision D-2018-153.

Ce balisage en amont par la Régie bénéficie à tous les participants à l'audience, il est rapide, efficient et permet à tous de prendre le « pouls » de la Régie à l'égard de certains sujets ou enjeux. Il permet également de contenir les demandes de renseignements multiples qui peuvent apparaître d'une utilité toute relative pour la tenue de l'audience.

Quant à la proposition d'ajouter plus d'une ronde de demandes de renseignements aux intervenants, le Transporteur est en désaccord.

Le Transporteur souligne que les délais de déroulement des dossiers ne permettent pas qu'une étape procédurale soit ajoutée. Soulignons, que les intervenants bénéficient également des réponses aux demandes de renseignements de la Régie et des autres participants. Le tout, associé au dossier déposé par le Transporteur, offre à tous les participants un excellent niveau d'information à l'égard de la demande du Transporteur comme ce fut le cas en l'instance.

Réplique du Transporteur

Avec égards, le Transporteur prie la Régie de rejeter les propositions de l'intervenant qui nie l'efficacité du processus précité et qui apparaissent incompatibles avec le concept dont il se réclame.

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

Au paragraphe 3 de sa plaidoirie³⁰, l'intervenant indique :

« Dans la foulée du dossier tarifaire pour l'année 2018, un des enjeux du dossier tarifaire de cette année a porté sur les activités de maintenance du Transporteur. La preuve révèle que, bien que souhaitables, les outils développés par le Transporteur visant à accroître la prévisibilité de ses activités de maintenance sont hautement perfectibles et méritent d'être validés. »

En réplique, le Transporteur rappelle que l'établissement de ses prévisions notamment en termes de charges nettes d'exploitation nécessaires à la réalisation de ses activités est un processus rigoureux comprenant différentes étapes d'analyse et d'évaluation.

Il réfère notamment au témoignage de Mme Roby qui précise:

*« Donc, la mission du Transporteur est d'assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. L'objectif de la stratégie des actifs est de permettre au Transporteur de réaliser sa mission à moindre coût. Donc, à gérer le risque tout en limitant l'impact sur les tarifs, et ce, malgré le vieillissement des actifs. La gestion des actifs se base sur la connaissance de l'état de l'actif. Donc, on part avec un premier état actuel, principalement lié à la dégradation et au vieillissement des équipements et par la suite, on fait vieillir cet équipement-là à travers notre modèle de gestion des actifs, le MGA. Donc, on le fait vieillir et on réalise différentes itérations, différentes simulations, on étudie différents scénarios et tout ça pour déterminer la trajectoire optimale qui va nous permettre d'avoir un état futur de nos équipements le plus aligné sur les orientations du Transporteur. »*³¹

*« C'est assez jeune l'introduction de la maintenance adaptée et de l'intégration de la maintenance avec la pérennité, deux mille dix-sept (2017). Alors, on a mis le CGAT en place aussi à ce même moment-là pour faire l'alignement et l'intégration et aller chercher toute la donnée terrain nécessaire. Donc c'est très prometteur pour le futur, vous l'avez bien vu »*³².

³⁰ Plaidoirie de la FCEI du 7 décembre 2018.

³¹ N.S., 26 novembre 2018, p. 107.

³² N.S., 27 novembre 2018, pp. 86-87.

Le Transporteur réfère également au témoignage de Mme Lagacé qui indique que :

Le processus d'établissement des charges nettes d'exploitation comprend plusieurs étapes dont les principales sont les suivantes : Commençons avec [...] l'établissement des besoins du Transporteur. Le modèle de gestion des actifs, le MGA, nous fournit les heures prévues qui sont nécessaires à la réalisation des travaux planifiés pour les employés du plan opérationnel consolidé et ce tant aux charges qu'aux investissements. Il nous fournit aussi le niveau de coût pour le matériel et les services externes associés à la maintenance ainsi que d'autres éléments à prévoir à la marge dont, par exemple, les travaux de contrôle de la végétation.

La deuxième source de besoins émane des autres activités. Ces besoins qui sont exprimés soit en heures ou en ETC, en autre charge brute directe, etc., reflète les stratégies, les priorités et l'expérience acquise de la division, que ce soit en réalisation, en termes de soutien à la réalisation des travaux ou encore pour toutes les activités entourant le réseau de transport telles que la planification du réseau, l'exploitation, la gouvernance, les affaires réglementaires et commerciales.

Par la suite, le comité de gestion analysera la proposition et travaillera sur plusieurs itérations avant de confirmer le niveau de charges d'exploitation qui sera inclus dans le revenu requis. Le processus d'établissement des charges nettes d'exploitation incluses au revenu requis [...] est ainsi le fruit d'un travail rigoureux.

Nous arrivons maintenant à l'information de gestion à droite de la diapositive. [...].

La demande tarifaire prévoit l'autorisation du revenu requis et non pas l'autorisation du coût de maintenance directe, ainsi les besoins en maintenance présentés par le panel 2 doivent être appréciés à partir de l'évolution des revenus requis présentés. »³³

Au paragraphe 8, concernant le sujet des tarifs provisoires, l'intervenant mentionne :

« La FCEI ne s'oppose pas à ce que les tarifs proposés pour l'année témoin 2019 soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2019. »

Le Transporteur soutient que les tarifs proposés pour l'année 2019 soient déclarés provisoires, à la suite de la mise à jour pour le coût moyen pondéré du capital, qu'il déposera d'ici la mi-décembre conformément à la décision D-2011-039.

Au paragraphe 17 de sa plaidoirie concernant les besoins de maintenance, la FCEI prétend que la preuve du Transporteur contredit son affirmation à l'effet que la

³³ N.S., 28 novembre 2018, pp. 193-195.

Réplique du Transporteur

complexité de ses interventions en maintenance n'est pas liée au vieillissement du parc d'actif.

Le Transporteur s'en remet à sa preuve de même qu'au témoignage de M. Veci :

« [...] Mon équipe compte plus de deux mille (2000) employés à travers la province qui, quotidiennement, font preuve d'agilité et de flexibilité pour surmonter les répercussions du vieillissement et de la sollicitation du réseau. Les messages clé à retenir [...] malgré cette agilité et cette flexibilité démontrées par mes équipes, malgré le niveau historique de maintenance en deux mille dix-sept (2017), malgré les budgets octroyés depuis deux mille dix-sept (2017) pour l'intensification de la maintenance qui nous ont permis de mieux apprécier l'état réel de nos actifs sur le terrain, le Transporteur ne réalise pas cent pour cent (100 %) de sa stratégie de maintenance adaptée. »³⁴

« J'ai mentionné, d'entrée de jeu, notre contexte de réseau vieillissant. Qui dit vieillissement des actifs dit aussi bris d'équipements. Ces bris se traduisent en maintenance corrective sur le terrain qui correspond à l'un des premiers facteurs de perturbation de la planification initiale. Je souligne que la maintenance corrective existe depuis toujours. Donc, en planification, on considère annuellement un certain niveau d'heures de correctifs à réaliser. Là où c'est différent, c'est que la hausse du correctif est très significative. Comme ce que nous avons vécu en deux mille dix-sept (2017), continuons de vivre en deux mille dix-huit (2018) et que nous vivrons en deux mille dix-neuf (2019). En effet, en deux mille dix-sept (2017), par rapport à deux mille seize (2016), les heures de correctifs ont augmenté de plus de vingt-quatre pour cent (24 %), soit environ trente-cinq mille heures (35 000 h) de correctifs en plus en deux mille dix-sept (2017) »³⁵

Et au témoignage de M. Chagnon :

« J'ajouterais peut-être à ça que pour un même niveau de IF, il peut y avoir une différence dans la complexité de ce qui est vécu au terrain. Donc, on peut avoir une année... Dans un parc vieillissant, donc, en prenant les trois indicateurs qu'on a mentionnés, le correctif, le IF puis le risque, ce qu'on voit c'est : oui, cette année, on semble avoir une année qui se maintient en termes de IF mais on a des indicateurs au niveau du correctif qui sont dans... qui vont dans l'autre sens, donc, on a été plus perturbé cette année. Donc, les problématiques vécues pour ce même niveau de IF-là ont été plus grandes, donc, la tendance, même si dans un seul indicateur, elle n'est pas reflétée dans la combinaison des trois qui sont présentés pour représenter l'évolution de risque, bien, on le voit, on l'observe. Puis au niveau technique, je vous dirais qu'on

³⁴ N.S., 26 novembre 2018, p. 125.

³⁵ N.S., 26 novembre 2018, p. 129.

Réplique du Transporteur

*l'observe aussi dans la complexité des problématiques qu'on traite avec monsieur Veci dans l'année en cours ».*³⁶

Au paragraphe 20 de sa plaidoirie quant à la complexité des travaux, l'intervenant mentionne :

« Selon la FCEI, les propos du Transporteur doivent trouver appui dans les données fournies par celui-ci, ce qui n'est évidemment pas le cas ici. Pour que l'affirmation du Transporteur soit valide, il faudrait que, parallèlement à la hausse de complexité, la composition des défaillances se déplace vers des cas de moindre importance. Rien dans la preuve ne permet de démontrer un tel phénomène. Au contraire, un tel mouvement semble en contradiction avec l'anticipation du Transporteur à l'effet que plus de réparations devront être effectuées sur les équipements majeurs »

Le Transporteur met en garde sur les conclusions basées sur des moyennes alors qu'une forte hausse du volume global des travaux en correctif peut masquer la hausse d'intervention plus complexes sur certaines familles.

À cet effet, le Transporteur fait référence à la figure R2.1 en réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ qui montre une hausse importante des IF pour les familles «autres» et «sectionneurs» ainsi qu'aux propos de M. Chagnon concernant le poids relatif des familles.

*«°Les sectionneurs contribuent grandement à ce calcul du taux de risque là en raison, principalement, de leur volume. Donc, on en a trente-cinq mille (35 000), sectionneurs, ça fait qu'évidemment, ils comptent pour un poids important [...] Donc, on voit, pour les transfos de puissance, le niveau de risque est assez élevé°».*³⁷

À la réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements numéro 4 de la Régie :

«°Les heures de maintenance corrective ont cru de 24 % entre 2016 et 3 2017 ;

Les heures de maintenance corrective sont en hausse de 17 % entre le 30 septembre 2017 et le 30 septembre 2018;°»

Le Transporteur expliquait aux réponses 6.1 et 6.2 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie que les variations en pourcentage de la maintenance conditionnelle et corrective entre les demandes tarifaires 2018 et 2019 étaient de 4,6 % et 1,9 % respectivement.

³⁶ N.S., 27 novembre 2018, pp. 54-55.

³⁷ N.S., 26 novembre 2018, pp. 53-54.

Réplique du Transporteur

À la réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie :

«°La présentation d'un coût moyen serait plus appropriée dans la mesure où il s'agit d'une moyenne pondérée par le nombre d'interventions. Malheureusement, le nombre d'interventions n'est pas le même entre les demandes tarifaires 2018 et 2019. C'est pour cette raison que le Transporteur a plutôt choisi de présenter à la référence (i), l'évolution des modèles de coûts en valeur relative entre la moyenne des deux années référence (i), lesquelles moyennes sont toutes deux pondérées en utilisant le nombre d'interventions de la simulation du dossier tarifaire 2018°»

Et finalement à la réponse à la question 6.2 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie :

«°Le Transporteur confirme que les variations en pourcentage de la maintenance conditionnelle et corrective, entre les demandes tarifaires 2018 et 2019, correspondent à la référence (i). Ces pourcentages sont calculés comme défini à la réponse à la question 6.1, par des moyennes pondérées par le nombre d'interventions de la simulation du dossier tarifaire 2018. Il s'agit donc d'une variation de taux excluant l'effet des variations de volumes, soit la variation du nombre d'interventions entre les demandes 2019 et 2018°»

Aux paragraphes 27 à 33 de sa plaidoirie, l'intervenant plaide que la preuve du Transporteur ne démontre pas que la hausse de la maintenance corrective est un besoin récurrent et que les projections d'IF pour le futur ne sont pas réalistes.

Le Transporteur, en réplique, rappelle à cet effet les propos de Mme Ayoub en audience ³⁸ :

« Dès deux mille quatorze (2014), entre deux mille quatorze (2014) et deux mille seize (2016), le Transporteur, il a constaté qu'il y avait une hausse importante des IF puis il y avait une hausse importante des heures en maintenance corrective. Et ce constat-là, vous pouvez le voir dans les tableaux, quand on vous présentait les trois indicateurs pour suivre notre stratégie de gestion des actifs, on vous parlait de la hausse des IF, on vous parlait de la hausse du correctif et du risque. On vous disait que ces trois indicateurs-là, c'étaient les indicateurs qu'on vous proposait pour suivre la stratégie. Et si vous regardez, vous avez l'historique aussi dans ces tableaux-là. Et vous constatez que dès deux mille quatorze (2014), entre deux mille quatorze (2014) et deux mille seize (2016), il y a une hausse des IF puis il y a une hausse de la maintenance corrective en

³⁸ N.S., 28 novembre 2018, pages 15 et suivantes.

Réplique du Transporteur

fonction des proportions avec le préventif. Par la suite, D-2017, on vous a demandé quarante-cinq millions (45 M) pour freiner l'augmentation de ce ratio-là du correctif et du préventif. Et on vous a présenté cette année, en preuve, que si on n'avait pas eu ces montants-là, de quarante-cinq millions (45 M), bien, on serait à vingt-trois pour cent (23 %) plutôt qu'à vingt pour cent (20 %) au niveau du correctif. En deux mille dix-huit (2018), quand on est venu, en deux mille dix-huit (2018), vous présenter notre preuve de rentabilité, on vous a aussi amené le concept de l'effet de spirale. Donc, il arrive un moment où l'actif, si on ne lui donne pas une maintenance adaptée, bien, il se dégrade plus rapidement puis après c'est difficile d'inverser cet effet d'enchaînement là. »

« Il existe de l'inertie sur le réseau. En deux mille quatorze (2014), on n'avait pas une maintenance adaptée au vieillissement de notre parc. Donc, si je n'ai pas une maintenance appropriée en deux mille quatorze (2014), en deux mille quinze (2015) et en deux mille seize (2016), ça fait en sorte qu'étant donné qu'il y a de l'inertie, parce que, notre parc, on a beaucoup d'équipements, le temps que le dollar que vous me donnez, supplémentaire en maintenance, ait un effet sur mon réseau, ça prend quelques années. » Et là, ce qu'on constate, c'est qu'étant donné qu'on n'avait pas une maintenance suffisante en deux mille quatorze (2014), deux mille quinze (2015) et deux mille seize (2016), bien, j'ai des résultats, en deux mille dix-neuf (2019), que je projette, qui sont la résultante de ce qui s'est passé dans le passé aussi parce qu'il y a de l'inertie, comme je vous disais ».

À la page 9 de sa plaidoirie, l'intervenant s'exprime à l'égard du budget spécifique pour les mises à la terre (MALT). L'intervenant mentionne :

«43. À la suite de la mise à pied d'un programme provincial de diagnostics et de correctifs de redressement des MALT s'étalant sur trois ans de 2018 à 2010, le Transporteur a présenté sa prévision budgétaire et l'intervenante est préoccupée par l'acuité de la prévision budgétaire du Transporteur pour 2019. »

En réplique le Transporteur soumet :

- M. Chagnon explique en audience que l'évaluation des coûts avait été faite en 2017 par HQT et que l'évaluation 2018 a été faite suite aux appels d'offres ³⁹ :

« Concernant les changements au niveau des coûts moyens estimés, en fait, c'est au courant de l'année, de la fin de l'année deux mille dix-sept (2017) et en début d'année deux mille dix-huit (2018), le Transporteur a procédé à des appels d'offres car tous les

³⁹ N.S., 27 novembre 2018, page 9 et suivantes.

Réplique du Transporteur

travaux sont faits par des tiers dans ce dossier-là. Et c'est à la lumière de ces appels d'offres là qu'on a modifié nos coûts

- M. Veci précise que le nombre d'heures par équipement est une moyenne :

« Donc, dépendamment de l'année, on peut avoir un gros équipement avec beaucoup d'heures, puis on va en avoir plusieurs autres avec beaucoup moins d'heures. Et ça, c'est... ça, ça ressemble à ma réalité. Il va y avoir quelques équipements où ça va prendre beaucoup d'heures de réparation et certain autre ça va en prendre moins. Il y a d'autres équipements qui vont être réparés par le fabricant aussi. Donc, on ne les verra pas tous dans mes heures à moi, que je vais consommer avec ma main-d'œuvre. Alors ça, c'est une autre partie. Donc, d'être capable de faire la corrélation que vous essayez de faire entre : ce sont des petites interventions ou que le rétablissement en assurance va plus vite, je pense que c'est périlleux de le faire. Il faut rentrer... il faudrait rentrer dans le détail de chacun de ces ordres de travail-là, puis d'aller regarder ce qui en est, puis il faudrait regarder les travaux en correctif qui sont faits aussi par le fabricant plutôt que par notre main-d'œuvre. Donc, c'est un exercice pointu, mais en quelque sorte sur les heures de maintenance, ça je peux vous certifier que les heures qui sont là sont les heures qu'on a imputées dans l'ordre de travail de correctif. Mais on a quand même un graphique qui nous montre une augmentation des heures. »⁴⁰

Aux paragraphes 52 à 54 de sa plaidoirie quant à la prévision de base de tarification, l'intervenant mentionne :

« 52. La FCEI estime que la meilleure prévision de la surestimation de la base de tarification et de son impact sur le revenu requis avant prise en compte du facteur de glissement pour 2019 est l'écart historique des cinq dernières années, soit 233 M\$ et 57 M\$,

53. Tel qu'exprimé dans son mémoire, la FCEI estime que la meilleure prévision de l'impact de la surestimation de la base de tarification sur le revenu requis avant la prise en compte du facteur de glissement pour 2019 est l'écart historique des cinq dernières années, soit 57 M\$. Pour l'année 2019, le facteur de glissement induit une baisse du revenu requis de 28,4 M\$ lequel doit être retranché de l'écart historique de 57 M\$.

54. Par conséquent, la FCEI recommande un ajustement à la baisse additionnelle de 29 M\$ du revenu requis de l'année témoin 2019 pour tenir compte des différents effets,

⁴⁰ N.S. 27 novembre 2018, pp. 102-103.

Réplique du Transporteur

notamment le rendement, l'amortissement et les taxes, de la surévaluation de la base de tarification. »

En réplique, le Transporteur réitère que, comme décrit plus amplement aux pages 29 et 30 de sa plaidoirie⁴¹, depuis l'introduction des mesures d'acuités prévisionnelles mises en place, il a réalisé ses mises en service demandées à la hauteur de 94 % en 2016 et de 103 % en 2017 et que depuis 2 ans, il réalise de près le niveau des mises en service planifiés après facteur de glissement. Par ailleurs, pour l'année témoin 2019, la répartition du glissement mensuel s'étale sur 12 mois au lieu d'être appliquée principalement dans le dernier trimestre. Cette façon de procéder amène un impact à la baisse des revenus requis plus important lorsque le Transporteur intègre le facteur de glissement à son dossier tarifaire.

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 6 décembre 2018 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 2019 (volet tarifaire) selon ses conclusions, sa plaidoirie ainsi que sa réplique.

Le tout respectueusement soumis.

Le 10 décembre 2018

⁴¹ Déposée et datée du 6 décembre 2018.