

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4058-2018 (Tarifaire)**

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

et

**ASSOCIATION HÔTELLERIE
QUÉBEC**

(ci-après « AHQ »)

-et-

**ASSOCIATION DES
RESTAURATEURS DU QUÉBEC**

(ci-après « ARQ »)

Intervenants

ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

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

INTRODUCTION

L’AHQ-ARQ rappelle les recommandations apparaissant à son mémoire qui demeurent inchangées et les recommandations additionnelles (soulignées) qui découlent de la preuve additionnelle obtenue depuis son dépôt, notamment à l’occasion de demandes de renseignements supplémentaires de la Régie et dans le cadre de la preuve présentée en audience.

Elle demande donc respectueusement à la Régie de donner effet à l’ensemble des propositions présentées ci-après :

1. L’AHQ-ARQ considère que seulement 30 % des 30 points en jeu pour les objectifs corporatifs de 2018 sont suffisamment ambitieux. Par conséquent, l’AHQ-ARQ recommande que la Régie retranche 1,2 M\$, pour l’année témoin 2019, du montant de 2,1 M\$ associé au régime de rémunération incitative selon la performance.
 - 1.1 Dans le cadre du calcul de l’IFD en impact selon l’échelle de pondération proposée par HQT, l’AHQ-ARQ recommande à la Régie de :
 - Exclure le critère « Autorisation de l’exploitant », mais de le retenir comme indicateur des défaillances.
 - Exclure le critère « Récurrence ».
 - Exclure le critère « Coûts des travaux » tant que des données valables ne sont pas disponibles.
 - Proposer une nouvelle version de l’indicateur le plus tôt possible et fournir les résultats correspondants, en apportant les correctifs additionnels suivants en lien avec les critères « Durée », « Première contingence », « CHI » et « Perte de transit » :
 - o Inclure les défaillances de toutes les familles d’équipement significatives

- Utiliser la **Durée** réelle en retirant les temps d'attente d'intervention en absence d'un besoin immédiat
 - Pondérer la Durée réelle par la **Cote d'impact** (1 à 9) (réf. R-3670-2008, HQT-2, document 1, pp. 46-57)
 - Pondérer en plus par l'indicateur **CHI** réel lorsqu'applicable (pondération à étudier et à proposer).
2. Pour les motifs énoncés dans ce mémoire, l'AHQ-ARQ ne peut appuyer la demande de budget additionnel en maintenance de 46 M\$ demandé par le Transporteur pour 2019.
 3. Cette recommandation correspond à des coûts à ne pas reconnaître de 46 M\$ dont 24 M\$ en contribution directe de main d'œuvre, 18 M\$ en autres charges directes et 4 M\$ en imputations spécifiques.
 - 3.1 Étant donné que le MGA et l'Indicateur IFD Impact n'ont pas atteint une maturité suffisante et stable, revoir la possibilité de traiter les coûts de maintenance additionnelle (incluant le 54 M\$ de maintenance additionnelle octroyé en 2018) comme exclusion (facteur Y) dans la première génération du mécanisme de réglementation incitative (MRI).
 4. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas reconnaître le budget de 13,0 M\$ au poste Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres demandé par le Transporteur pour les travaux d'inspection des MALT comme élément exogène pour l'année 2019.
 5. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'ordonner au Transporteur de prendre en compte, dans la planification de son réseau, des projets prévus d'augmentation des limites de transit tels les projets CGLC et CCGT et, à cette fin, ordonner au Transporteur d'en accélérer l'étude et la mise en place dans les meilleurs délais.

5.1 L’AHQ-ARQ est d’avis qu’à tout le moins une certaine puissance des ressources interruptibles devrait être considérée dans la planification de son réseau pour rencontrer la condition de pointe normale en situation de « Réseau noble ».

6. L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de :

- fournir, comme il l’a fait pour 2016, une analyse de l’impact des pertes dues à la ligne Chamouchouane - Bout-de-l’Île pour chacune des années entre 2013 et 2015 et pour l’année 2017 et que le Transporteur fournisse par la suite cette valeur pour chacune des années.
- revoir la formule polynomiale qu’il utilise pour prévoir les pertes différentielles entre diverses solutions d’investissements, en démontrant qu’une telle formule polynomiale révisée serait appuyée par des données réelles.
- d’inclure dans les projets d’investissements qui sont justifiés par des pertes différentielles un mécanisme de suivi permettant de vérifier après coup l’acuité de la prévision des pertes différentielles. Éventuellement, un tel indicateur de performance pourrait être retenu pour le partage des écarts de rendement dans le cadre du MRI.

En cours d’audience, la Régie a précisé que l’ensemble du débat touchant les pertes avait été reporté à la prochaine étape de ce dossier dont l’audience est prévue en janvier 2019. À l’instar de HQT, l’AHQ-ARQ avait plutôt compris que les éléments compris à sa recommandation #6 faisaient partie de la présente audience.

L’AHQ-ARQ reporte donc les éléments de sa conclusion #6 à la prochaine étape du présent dossier qui portera sur les pertes. Elle se permet tout de même d’insister sur l’importance des informations et suivis demandés dans cette conclusion, espérant que HQT sera en mesure de fournir des réponses adéquates dès la prochaine étape, et, si possible, même avant par le biais du

dépôt d'un complément de preuve ou d'une réponse plus « généreuse » à une éventuelle Demande de renseignements à cette prochaine étape du dossier, le cas échéant.¹

Finalement, l'AHQ-ARQ n'entend pas revoir l'ensemble de la preuve qu'elle a présentée en audience et qui, dans une très large mesure, n'a pas été contredite, ni directement, ni indirectement par HQT dans le cadre de sa preuve. Elle se contentera d'insister sur certains éléments particuliers qui ont davantage retenu l'attention en audience et qui ont notamment été repris dans la Présentation de la preuve de l'AHQ-ARQ² par monsieur Marcel Paul Raymond, le 30 novembre 2018.

¹ D'ailleurs, il semble que monsieur Delourme de HQT allait livrer un témoignage notamment pour répondre à certaines préoccupations soulevées dans le mémoire de l'AHQ-ARQ et des autres intervenants comme l'annonçait son procureur, NS, 28 novembre 2018, p. 206.

² C-AHQ-ARQ-019.

ARGUMENTATION

a) Objectifs corporatifs

L'AHQ-ARQ rappelle sa recommandation qui est maintenue :

- 1. L'AHQ-ARQ considère que seulement 30 % des 30 points en jeu pour les objectifs corporatifs de 2018 sont suffisamment ambitieux. Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande que la Régie retranche 1,2 M\$, pour l'année témoin 2019, du montant de 2,1 M\$ associé au régime de rémunération incitative selon la performance.**

La justification détaillée de cette recommandation³ n'a nullement été remise en cause dans le cadre de la preuve de HQT qui n'a d'ailleurs posé aucune question en contre-interrogatoire à l'analyste Raymond lors de sa présentation en audience.

La préoccupation de l'AHQ-ARQ à l'égard des « Objectifs corporatifs » n'est pas nouvelle et est notamment basée sur le caractère « non ambitieux » de plusieurs de ces objectifs qui sont atteints au niveau « idéal » alors qu'un tel résultat (ou objectif) devrait être difficilement atteignable. Dans sa décision D-2018-021⁴, la Régie a exprimé sa position sur son droit de regard quant aux objectifs corporatifs que se fixe HQT :

« [193] La Régie rappelle que, bien que la détermination des objectifs corporatifs relève du Transporteur, il lui revient d'autoriser les budgets qui y sont associés, si elle les juge raisonnables. »

Ce manque d'ambition dans la fixation des objectifs corporatifs s'est démontré de façon assez éclatante dans l'objectif « *Taux de réalisation de la maintenance stratégique (3,0 points)* » alors qu'en lien avec les préoccupations exprimées par l'AHQ-ARQ, la Régie y allait de la remarque suivante :

³ C-AHQ-ARQ-0010, p. 20 à 28.

⁴ Décision D-2018-021, dossier R-4012-2017, page 53, paragraphe 193.

« [196] Quant à l'objectif « Limiter l'évolution de l'IF sur le réseau », la Régie note que son inclusion dans les objectifs corporatifs 2017 fait suite au dernier dossier tarifaire. Pour ce qui est du taux de réalisation de la maintenance stratégique, la Régie s'attend à ce que les valeurs correspondantes à l'année 2018 soient davantage ambitieuses, compte tenu des efforts et du budget alloués à la maintenance. » (notre emphase)

Rappelons qu'en 2017, le résultat de cet objectif a été de 98%. Ceci n'a pas empêché HQT de fixer son idéal de 2018 à 85%, soit 13 points de pourcentage de moins que le résultat réel de l'année précédente. Même avec l'attente exprimée par la Régie dans sa décision quant à un objectif plus ambitieux en 2018, celle-ci n'a manifestement pas été prise en compte par HQT qui n'a pas saisi l'occasion de relever la barre de l'idéal par la suite (la décision ayant été rendue en mars 2018).

Cet exemple caractérise une tendance que l'AHQ-ARQ a bien exposée dans son mémoire en faisant une analyse poste par poste de ces « Objectifs corporatifs », qu'elle a repris dans un tableau présentant une synthèse plus visuelle en audience alors qu'elle avait obtenu les commentaires du président de HQT, reproduit ci-après (le vert démontrant les postes qui ne sont pas suffisamment ambitieux) :

Objectifs 2018	Pondération	Mémoire AHQ-ARQ	Transporteur à date
		C-AHQ-ARQ-0010, pp. 20-27	NS 26 nov. 2018, pp. 32-41, 81
Évolution de la satisfaction générale de la population	1,0	Pas assez ambitieux	"En bonne voie"
Limiter le nombre de CHI	3,0	OK	"Une belle/bonne performance"
Satisfaction clients charge locale et point à point	2,0	OK	"Sondage en cours"
Taux de réalisation de la maintenance stratégique	3,0	Pas assez ambitieux	"Plus difficile"
Taux de fréquence des accidents	0,5	OK	"Pas une très bonne année"
Plan d'action d'entreprise en SST	0,5	Pas un objectif mais un moyen	"Vont relativement bien"
Nombre d'observations du Président en SST	1,5	Pas un objectif mais un moyen	40 pour un idéal de 4
Aucun décès d'employé d'HQ ou d'employé d'entrepreneur	1,5	OK	
Transformation organisationnelle (système de gestion)	2,0	Pas un objectif mais un moyen	"Indicateur de moyen"
Bénéfice net réglementaire	7,5	Pas assez ambitieux	"Va relativement bien"
Réaliser les mises en service de projets	5,5	Pas assez ambitieux	"1 rouge, 2 jaunes sur 12"
Pérennité des automatismes et projet MSCR	2,0	OK	"En cours"
	30,0		

En 2018, s'ajoute à cette problématique d'objectifs qui ne sont pas suffisamment ambitieux de façon récurrente, année après année, l'apparition d'objectifs qui sont plutôt des moyens.

Autrement dit, ces soi-disant « objectifs » ne sont plus mesurés en termes de réalisation d'un but, mais plutôt en termes de réalisation de certaines activités.

À cet égard, les « objectifs » appelés « *Plan d'action d'entreprise en SST* » et « *Nombre d'observations du Président en SST* » sont de bons exemples de moyens mis en place pour atteindre un objectif de réduction des incidents de SST. L'AHQ-ARQ ne remet pas en cause l'importance d'assurer un environnement sécuritaire de travail aux employés de HQT, bien au contraire, mais elle s'objecte plutôt à ce que le poids attribué aux incidents en SST soit dilué par l'attribution de points à des moyens visant justement l'atteinte de cet objectif tout à fait louable.

Un autre exemple d'objectif qui est davantage un moyen et qui devrait donc être refusé par la Régie est la « *Transformation organisationnelle (système de gestion)* ».

Ceci amène aussi un autre commentaire, le rôle de la Régie n'est pas de gérer l'entreprise de HQT en jugeant de la pertinence ou de la suffisance des moyens mis en place par celui-ci dans le cadre de sa gestion, mais plutôt d'évaluer sa performance à cet égard ou l'atteinte des objectifs fixés. En bref, l'AHQ-ARQ soumet respectueusement que la Régie doit refuser l'ajout des « Objectifs corporatifs » qui ne sont pas des objectifs, mais plutôt des « moyens » mis en place pour atteindre ceux-ci. Rappelons par ailleurs, qu'en ce qui a trait à l'objectif « Nombre d'observations du Président en SST », le président de HQT a confirmé avoir réalisé au moins 40 rencontres sur le terrain où les problématiques de SST ont entre autres été abordées alors que l'idéal a été fixé à 4 rencontres visant les problématiques de SST...il s'agit là d'une démonstration patente que cet objectif (ou moyen comme le prétend l'AHQ-ARQ) n'a rien de bien ambitieux, avec respect pour l'opinion contraire.

En guise de conclusion sur ces « Objectifs corporatifs », l'AHQ-ARQ considère, encore une fois cette année, que plusieurs de ceux-ci ne sont pas suffisamment ambitieux, en plus, dans certains cas, de ne pas être des objectifs mais plutôt des moyens de toute façon. L'AHQ-ARQ soumet à la Régie que la méthode de fixation des objectifs mise de l'avant par Hydro One devrait être utilisée. L'AHQ-ARQ invite la Régie à revoir l'évaluation des cibles que s'est fixé HQT pour ses

objectifs corporatifs de 2018 qu'elle a présentée sur la base de cette méthode Hydro One dans sa preuve (pour les objectifs pour lesquels un historique existait)⁵ :

Tableau AHQ-ARQ-2
Évaluation du caractère ambitieux des objectifs corporatifs 2018

Objectifs 2018	2013	2014	2015	2016	2017	Méthode Hydro One			Objectifs du Transporteur			Ambitieux?
						Seuil	Cible	Idéal	Seuil	Cible	Idéal	
Évolution de la satisfaction générale de la population	91%	87%	82%	91%	92%	82%	91%	92%	87%	89%	90%	Non
Satisfaction clients charge locale et point à point	ND	ND	ND	8,25	8,50	8,25	8,38	8,50	8,25	8,45	8,65	Oui
Taux de réalisation de la maintenance stratégique	ND	ND	ND	ND	98%	ND	ND	ND	80%	83%	85%	Non
Limiter le nombre de CHI	2 844 017	1 570 108	1 270 118	2 402 987	2 235 849	2 844 017	2 235 849	1 270 118	2 900 000	2 520 000	1 888 000	OK
Taux de fréquence des accidents (*)	ND	ND	2,28	2,78	2,55	2,78	2,55	2,28	2,47	2,30	2,11	Oui
Bénéfice net réglementaire (ou charges)	Idéal	Idéal	Idéal	Idéal	Idéal							Non
Réaliser les mises en service de projets	86%	73%	100%	83%	92%	73%	86%	100%	58%	67%	83%	Non
Note: (*) Nouvelle définition en 2018												
Sources:												
R-4012-2017, C-AHQ-ARQ-0012, page 17.												
B-0010, HQT-3, document 2, pages 6, 23 et 24.												
B-0012, HQT-4, document 2, page 47.												

b) Indicateurs de performance et Résultats des balisages

Dans le cadre de la présentation de sa preuve en audience, le 30 novembre 2018, l'AHQ-ARQ a insisté sur la nécessité d'établir un « diagnostic » du réseau pour établir son « état de santé » avant de procéder à augmenter la « posologie du remède » préconisé par HQT, à savoir un « nouveau » budget additionnel de maintenance de l'ordre 46 M\$ en 2019 qui s'additionne au budget additionnel de 54 M\$ déjà octroyé en 2018 pour les 10 prochaines années pour un total de 100 M\$ en budgets additionnels.

Rappelons que le « patient » a été jugé « malade » en 2016 et qu'un « remède » lui a été administré selon une « posologie croissante » en 2017 (45 M\$ en budget additionnel) et en 2018 (54 M\$ en budget additionnel augmenté...pendant 10 ans).

Ceci dit, rappelons aussi que HQT n'a effectué aucun nouveau « diagnostic » en cours d'année 2018 pour prendre en compte les effets du « remède » administré en 2017 et, dans une moindre mesure en 2018. Bref, on double presque la « posologie » sans même se soucier de l'amélioration significative de « l'état de santé du patient ».

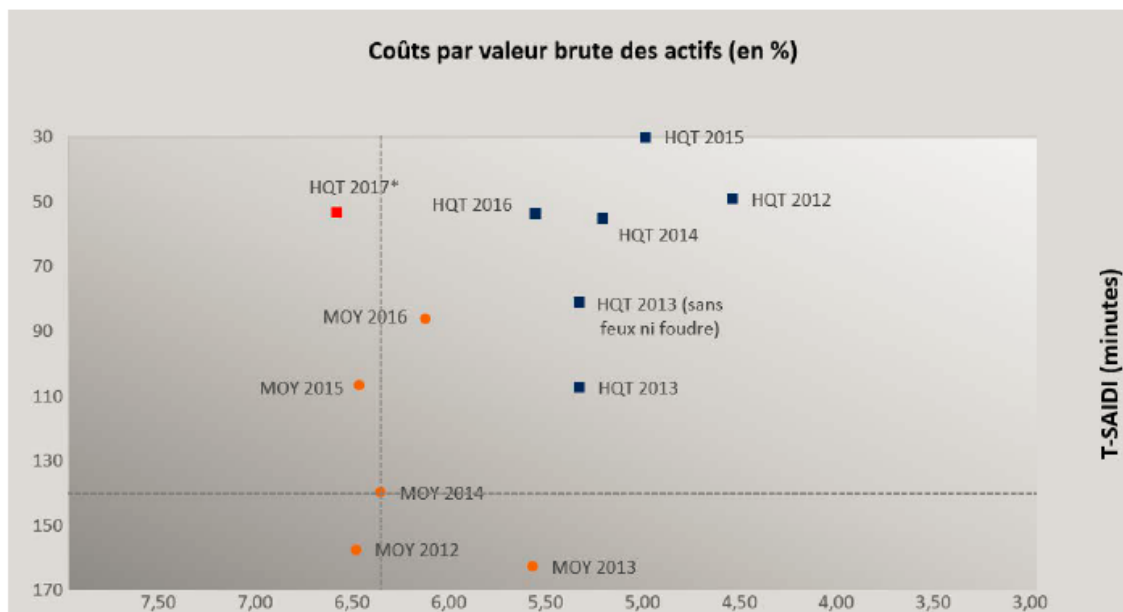
⁵ C-AHQ-ARQ-010, p. 23.

Cette analogie avec la médecine vise à illustrer de façon patente et non équivoque le caractère non prudent et non raisonnable du nouveau budget additionnel en maintenance demandé par HQT. L’AHQ-ARQ a démontré, tant dans son mémoire que dans sa preuve en audience, que le patient est en bonne santé, ou du moins que le remède administré en 2017 a déjà eu des effets positifs très significatifs et a même amélioré les indices reconnus de bonne santé...ceci sans compter encore sur l’impact du budget additionnel de maintenance accordé en 2018 qui ne peut qu’améliorer les choses.

- **Indicateur composite**

Considéré comme un indicateur de choix par HQT lui-même⁶, cet indicateur démontre sa position plus qu’avantageuse lorsque comparé à ses pairs, comme le démontre très bien la figure reproduite ci-après⁷ :

Figure 1
Indicateur composite³
Durée (minutes) d'interruption de service par point de livraison (T-SAIDI) et Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)



* La collecte des données par le BPWG étant en cours, le Transporteur ne peut présenter le résultat de l'indicateur pour la moyenne des participants pour l'année historique 2017.

⁶ B-0007, p. 7.

En effet, si HQT a semblé légèrement « glisser » vers la gauche sur cette figure, ceci résulte notamment du budget de maintenance additionnelle réclamé en 2017 sous prétexte de la dégradation imminente de son réseau. Toutefois, le réseau ne s'est pas dégradé, la performance de HQT en termes de T-SAIDI (minutes) s'étant plutôt maintenue par rapport à sa performance en 2016.

HQT a mentionné en audience que les « autres » ou les pairs auraient, pour certains du moins, entrepris des programmes de remplacement d'actifs passablement agressifs pour pallier à une soi-disant « baisse de fiabilité » au cours des dernières années.⁸ Avec respect, la figure 1 démontre plutôt une certaine stabilité dans les coûts des pairs depuis 2014 et une amélioration significative de leur performance en terme de T-SAIDI (minutes) jusqu'en 2016. Même si la moyenne des pairs n'est pas disponible pour 2017, on peut voir que HQT se situe à un niveau bien au-dessus de cette moyenne pour 2016 démontrant une performance plus qu'enviable dans le contexte de ce balisage selon cet indicateur composite de choix.

- **IC-Transport et CHI**

Le président de HQT nous confirme que ces deux indicateurs sont sous contrôle présentement (2018).⁹

En ce qui a trait à l'IC-Transport que l'on considère « sous contrôle » et pour lesquels des objectifs de 0,45 pour l'IC-Transport normalisé et 0,20 pour l'IC-Opérationnel ont été fixés par HQT, celui-ci présente les résultats suivants¹⁰ :

⁷ C-AHQ-ARQ-0019, p. 4.

⁸ NS, 28 novembre 2018, p. 101 et 102.

⁹ NS, 26 novembre 2018, p. 83.

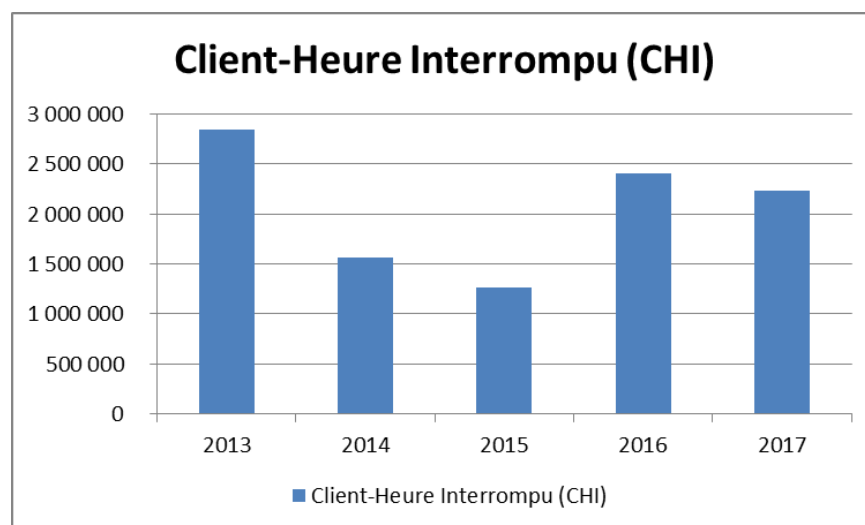
¹⁰ C-AHQ-ARQ-0019, p. 5.

Tableau 5
Indice de continuité – Transport

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2013	2014	2015	2016	2017	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• IC-Transport (brut)	Heure/client	0,70	0,38	0,31	0,57	0,74
○ IC-Opérationnel (brut)		0,28	0,13	0,18	0,23	0,33
○ Défaillances d'équipement (brut)		0,15	0,10	0,08	0,12	0,12
○ Incidents (brut)		0,06	0,01	0,05	0,04	0,16
○ Travaux programmés (brut)		0,07	0,02	0,04	0,06	0,05
○ IC-Autres (brut)		0,42	0,25	0,12	0,34	0,41
○ Facteurs climatiques (brut)		0,14	0,10	0,03	0,05	0,08
○ Faune, environnement, méfaits (brut)		0,23	0,10	0,07	0,12	0,29
○ Autres (brut)		0,05	0,05	0,03	0,17	0,04
• IC-Transport (normalisé)	Heure/client	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,53
○ IC-Opérationnel (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,33
○ Défaillances d'équipement (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,12
○ Incidents (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,16
○ Travaux programmés (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,05
○ IC-Autres (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,20
○ Facteurs climatiques (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,08
○ Faune, environnement, méfaits (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,08
○ Autres (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,04

Les totaux sont effectués à partir de données non arrondies.

En ce qui a trait à l'indicateur CHI (qui est également un objectif corporatif), celui-ci démontre même une nette amélioration tant en 2017 qu'en 2018 (avec un idéal fixé à 1 888 000 dans les objectifs corporatifs 2018 notamment : « une belle/bonne performance » selon le président de HQT)¹¹, tel qu'il appert ci-après :



- **IF, IFD et IFD-Impact**

Écartant les résultats et la tendance favorables des indicateurs mentionnés précédemment, HQT justifie sa nouvelle demande d'un budget additionnel de maintenance en prenant appui sur les indications découlant des IF, IFD et IFD-Impact. Dans sa plaidoirie, HQT rappelle qu'il s'est fixé comme objectif de maintenir la fiabilité du réseau à un niveau de 2016.¹²

D'emblée, l'AHQ-ARQ a démontré que les indicateurs IF et IFD ne sont pas pertinents puisqu'ils ne prennent pas réellement en compte l'impact des indisponibilités forcées sur le réseau de transport. En effet, ces deux indicateurs sont basés sur le **nombre** d'indisponibilités forcées.

En ce qui a trait spécifiquement à l'indicateur IF qui ne tient compte ni de la **durée**, ni de l'**impact** de l'indisponibilité forcée, la Régie avait déjà fait part de ses grandes réserves dans l'utilisation d'un tel indicateur pour justifier un budget de maintenance additionnelle, tel qu'il appert de l'extrait suivant de la décision D-2017-021¹³ :

« [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;*

¹¹ NS, 26 novembre 2018, p. 33.

¹² B-151, p. 10.

¹³ Paragraphes 67 à 70.

- *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.*

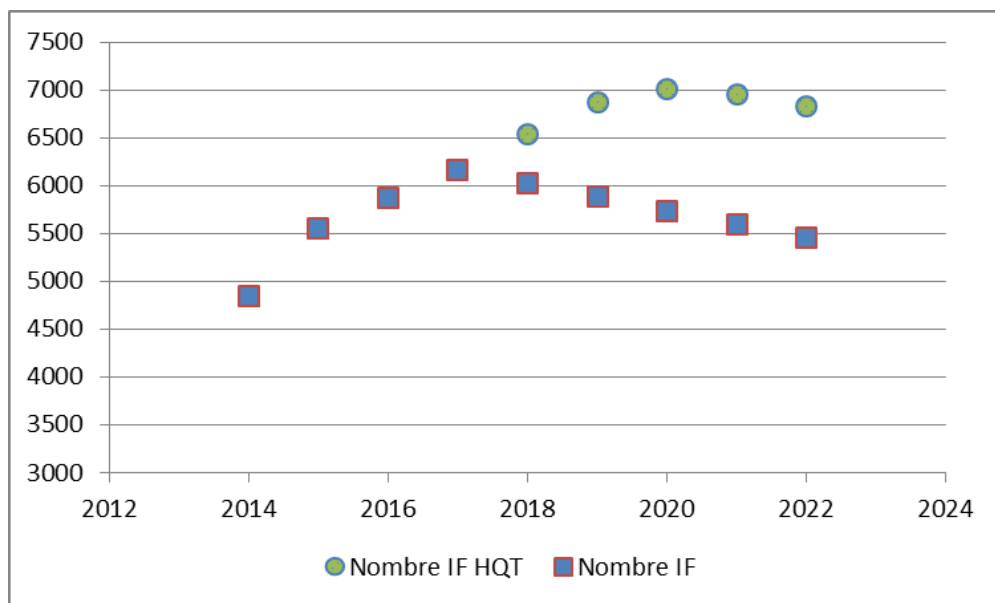
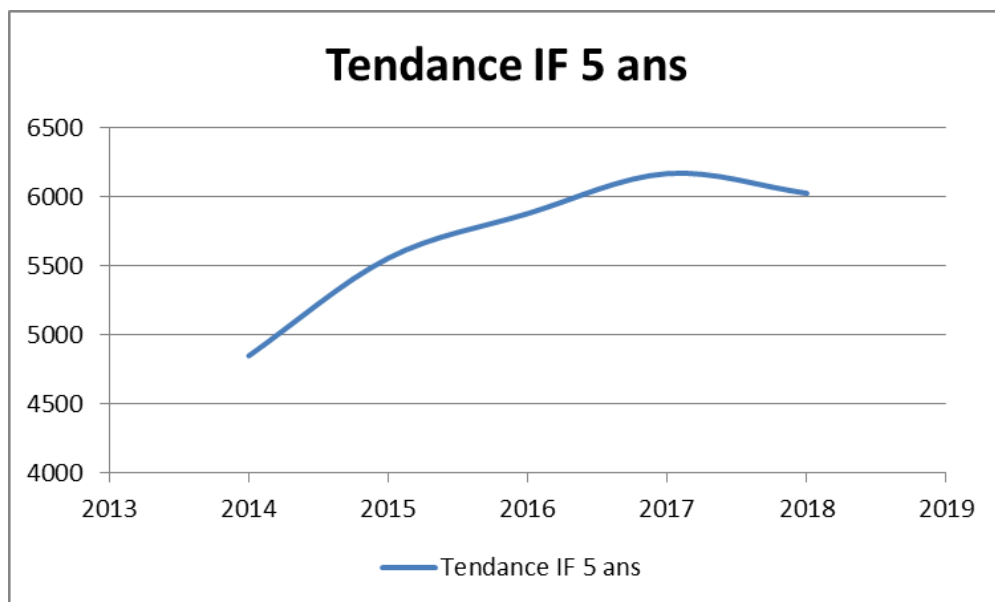
*[69] La Régie constate également l'ouverture du Transporteur quant à la présentation de suivis à la suite d'une année de mise en œuvre. En outre, le Transporteur propose la mise en place d'une méthode de suivi annuel portant sur l'utilisation des charges en maintenance additionnelle. **La Régie accueille 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. » (Notre soulignement)

Malgré la pertinence très limitée de cet indicateur IF, il importe de rappeler que celui-ci démontre une amélioration significative en 2018 que HQT admet ne pas avoir pris en compte pour les fins du présent dossier et de sa demande d'un nouveau budget additionnel.

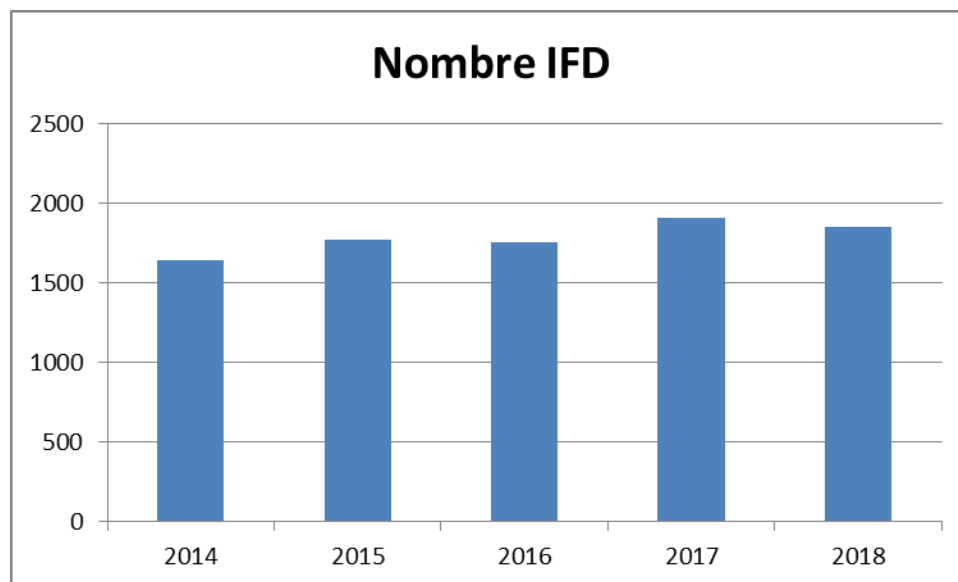
La fameuse « tendance » à la hausse sur laquelle prend appui la demande de HQT pour ce nouveau budget additionnel a été non seulement infléchie, mais elle démontre plutôt une tendance à la baisse lorsque l'on tient tout simplement compte des résultats les plus probants, soit ceux de l'année 2018, tel qu'il appert de la preuve présentée en audience par l'AHQ-ARQ¹⁴ :

¹⁴ C-AHQ-ARQ-019, p. 6 à 11.



En ce qui a trait à l'indicateur IFD, établi en suivi de l'ordonnance de la Régie apparaissant au paragraphe 70 de sa décision D-2017-021 citée plus haut, même s'il tient compte des cas de défaillances en **nombre**, celui-ci ne répond toujours pas à la demande de la Régie. En effet, il ne tient pas compte de la **durée** ou de l'**impact** de la défaillance sur le réseau du Transporteur.

Ceci dit, là encore, en prenant en compte les résultats de 2018 connus à ce jour, il y a une démonstration manifeste que la tendance de cet IFD (nombre) est non seulement infléchi, mais à la baisse, tel que l'exposait l'AHQ-ARQ dans sa preuve en audience¹⁵ :



En ce qui a trait à l'indicateur IFD-Impact, même si un pas est fait dans la bonne direction, les erreurs méthodologiques et les lacunes manifestes de la grille d'analyse¹⁶ établie par HQT rendent celui-ci moins pertinent à ce stade-ci.

Sans reprendre la preuve présentée en audience, rappelons les recommandations de l'AHQ-ARQ que HQT devrait appliquer afin de rendre cet indicateur probant :

1.1 Dans le cadre du calcul de l'IFD en impact selon l'échelle de pondération proposée par HQT, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de :

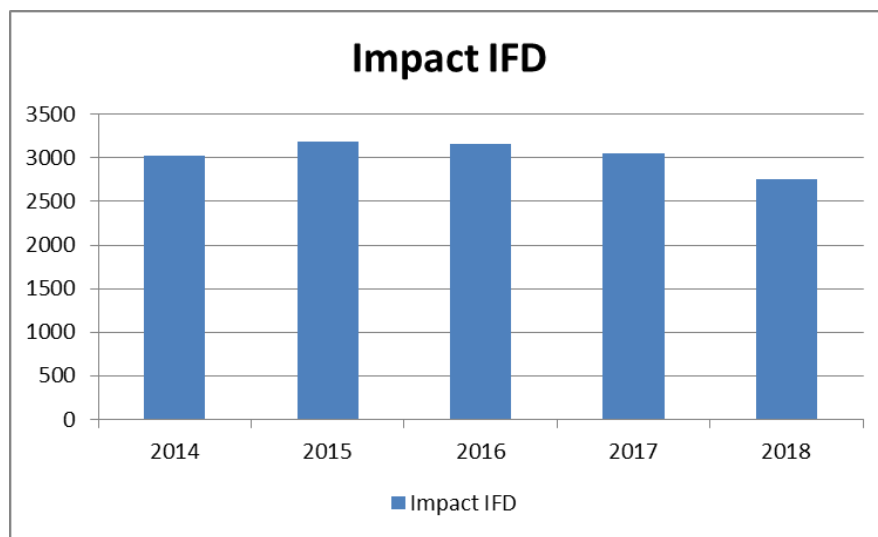
- **Exclure le critère « Autorisation de l'exploitant », mais de le retenir comme indicateur des défaillances.**
- **Exclure le critère « Récurrence ».**

¹⁵ C-AHQ-ARQ-019, p. 12 et 13.

¹⁶ B-0118, HQT-13, doc. 2.1, p. 11.

- **Exclure le critère « Coûts des travaux » tant que des données valables ne sont pas disponibles.**
- **Proposer une nouvelle version de l'indicateur le plus tôt possible et fournir les résultats correspondants, en apportant les correctifs additionnels suivants en lien avec les critères « Durée », « Première contingence », « CHI » et « Perte de transit » :**
 - **Inclure les défaillances de toutes les familles d'équipement significatives**
 - **Utiliser la Durée réelle en retirant les temps d'attente d'intervention en absence d'un besoin immédiat**
 - **Pondérer la Durée réelle par la Cote d'impact (1 à 9) (réf. R-3670-2008, HQT-2, document 1, pp. 46-57)**
 - **Pondérer en plus par l'indicateur CHI réel lorsqu'applicable (pondération à étudier et à proposer).**

Malgré l'ensemble des importantes problématiques soulevées en lien avec cet indicateur IFD-Impact, rappelons que celui-ci démontre une performance qui s'améliore à chaque année depuis 2016 avec une année 2018 qui affiche le meilleur résultat en 5 ans (2014 à 2018) :



- **Conclusion**

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 limité 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.

c) Besoins additionnels en maintenance

Avec les constats établis à la section précédente, ne serait-ce que le refus de considérer la réalité de 2018 et l'absence d'un indicateur satisfaisant qui tienne compte de la durée et de l'impact des IF, il ne peut être conclu que HQT a relevé son fardeau de preuve pour justifier son nouveau

budget de maintenance additionnelle de 46 M\$ (pour les 4 prochaines années) qui vient s'ajouter au budget de maintenance additionnelle déjà octroyé en 2018 de 56 M\$ (par année pour les 10 prochaines années).

En tout respect, il est pour le moins difficile de comprendre comment on peut justifier un nouveau budget de maintenance additionnelle en 2019 sans tenir compte des résultats connus de l'année 2018, surtout lorsque l'on sait qu'un premier budget de maintenance additionnel de 45 M\$ a été accordé pour l'année 2017 et qu'il serait tout à fait normal de commencer à en capter les effets à compter de l'année suivante. Pourquoi augmenter la posologie d'un médicament alors que nous ne sommes pas à même de juger des effets de la posologie actuelle administrée, sans compter que tous les signes vitaux du réseau démontrent son bon état de santé?

HQT a bien tenté de faire valoir certaines contraintes opérationnelles qui viendraient, en plus des IF, justifier ce nouveau budget de maintenance additionnelle, mais la preuve est bien loin d'être convaincante. L'AHQ-ARQ n'a pas l'intention de reprendre en détail sa preuve dans le cadre de son argumentation, mais réfère plutôt la Régie à son mémoire¹⁷ et à sa présentation en audience¹⁸ qui démontrent que HQT n'a pas relevé son fardeau de convaincre la Régie de ce nouveau besoin additionnel.

En raison de l'absence de justification probante et face à un indicateur IF qui ne prend toujours pas en compte la durée et l'impact des indisponibilités, l'AHQ-ARQ réitère ses recommandations qui n'ont pas changé depuis la rédaction de son mémoire :

- 2. Pour les motifs énoncés dans ce mémoire, l'AHQ-ARQ ne peut appuyer la demande de budget additionnel en maintenance de 46 M\$ demandé par le Transporteur pour 2019.**
- 3. Cette recommandation correspond à des coûts à ne pas reconnaître de 46 M\$ dont 24 M\$ en contribution directe de main d'œuvre, 18 M\$ en autres charges directes et 4 M\$ en imputations spécifiques.**

¹⁷ C-AHQ-ARQ-010, p. 33 et 34.

¹⁸ C-AHQ-ARQ-019, p. 31 à 33.

En raison de la performance des indicateurs et de son constat quant au bon état de santé du réseau, l'AHQ-ARQ en est venue à s'interroger sur l'à-propos de maintenir le budget de maintenance additionnelle de 54 M\$ par an sur une période de 10 ans que la Régie avait accordé à HQT dans sa dernière décision tarifaire. Le constat de l'amélioration des indicateurs (IF, IFD et IFD-Impact) en 2018 démontrant que le 45 M\$ octroyé en 2017 (pour une année seulement avec une demande d'établir un indicateur probant pour justifier tout octroi futur) était suffisant pour atteindre le but recherché d'infléchir la tendance à la hausse des IF, l'AHQ-ARQ a tenté de trouver une solution qui permette de revoir le 54 M\$ consenti en 2018.

À la veille de l'entrée en vigueur du MRI, l'AHQ-ARQ est soucieuse du fait que la Régie perdra tout contrôle ou droit de regard sur ce budget de maintenance additionnelle de 54 M\$ octroyé en 2018. Même si l'AHQ-ARQ ne va pas jusqu'à demander de réduire le budget de maintenance additionnelle de 54 M\$ octroyé en 2018 (pour le ramener au 45 M\$ de 2017 qui a généré des effets qui ont permis de rencontrer l'objectif fixé dès 2018), il serait certainement à propos d'obliger HQT à justifier le maintien de ce budget à chaque année malgré le MRI.

C'est dans cette optique que la nouvelle recommandation suivante a été proposée pour ce 54 M\$ de budget en maintenance additionnelle :

3.1 Étant donné que le MGA et l'Indicateur IFD Impact n'ont pas atteint une maturité suffisante et stable, revoir la possibilité de traiter les coûts de maintenance additionnelle (incluant le 54 M\$ de maintenance additionnelle octroyé en 2018) comme exclusion (facteur Y) dans la première génération du mécanisme de réglementation incitative (MRI).

L'AHQ-ARQ a bien pris note du commentaire formulé par la Régie quant à l'à propos de cette recommandation dans le contexte de la décision déjà rendue, mais ne peut formuler d'autres recommandations qui obligeront HQT à justifier le maintien de ce budget de maintenance additionnelle de 54 M\$. Peut-être le volet MRI du présent dossier permettra-t-il de présenter une solution en termes d'indicateur comme proposé par la Régie en audience, mais, avec respect, l'AHQ-ARQ voit mal comment ceci serait possible si le 54 M\$ fait partie de la formule d'indexation du MRI. La préoccupation demeure entière.

Avec les résultats obtenus en 2018 et avec respect pour l'opinion contraire, la Régie doit sérieusement se questionner sur l'ampleur de ce budget de 54 M\$ alors que les 45 M\$ octroyés en 2017 ont produit les effets qui répondent aux objectifs fixés par HQT lui-même, rappelons-le. Bien sûr, le niveau de cet objectif pourrait aussi remis en question, mais même en s'abstenant de le faire, on constate que la réalité de 2018 démontre qu'il a été atteint.

En conclusion, l'AHQ-ARQ s'oppose à l'octroi du nouveau budget de maintenance additionnelle de 46 M\$ demandé par HQT en 2019 (pour 4 ans) et souhaite qu'un mécanisme soit mis en place pour revoir si le budget de maintenance additionnelle de 54 M\$ (par an sur 10 ans) déjà octroyé demeure **juste et raisonnable** à la lumière des résultats de 2018 et de 2019 dans le cadre du prochain rendez-vous tarifaire avec HQT.

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 plaidoirie¹⁹ :

« (...) 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)

Sachant que les indicateurs IF, aussi imparfaits soient-ils à ce stade-ci, démontrent plutôt une tendance **à la baisse avec la réalité constatée en 2018**, l'AHQ-ARQ invite la Régie à la prudence avant d'octroyer tout nouveau budget de maintenance additionnelle et d'exiger la création d'un réel indicateur probant des **IFD** qui tienne compte de la **durée** et de l'**impact**.

L'AHQ-ARQ a déjà soumis les éléments de la recette pour cet indicateur dans le cadre du présent dossier. Conséquemment, l'analyse et la mise en place de cet indicateur ne devrait donc pas représenter un défi tel qu'il soit impossible de réaliser les travaux requis pour le prochain dossier tarifaire où nous pourrions bénéficier des résultats complets de 2018 et d'une partie de 2019 et où il ne sera pas trop tard pour corriger le tir, si nécessaire, et octroyer un budget de maintenance additionnelle si une tendance problématique est démontrée, le cas échéant.

¹⁹ B-151, p. 11.

Toutefois, la Régie pourra le faire avec une preuve convaincante et des indicateurs fiables et pertinents avec une année d'historique de plus quant aux effets bénéfiques du médicament administré selon la posologie jugée appropriée en 2017 (et les bénéfices accrus de la posologie augmentée de 2018).

HQT argumente ce qui suit²⁰ :

« Ce risque se matérialisera vraisemblablement par une fiabilité à la baisse dont les coûts seront ultimement supportés par la clientèle en sus des effets à la baisse sur la qualité du service. » (Notre emphase)

L'AHQ-ARQ soumet plutôt que d'attendre une année afin de voir encore plus les effets des budgets de maintenance additionnelle octroyés en 2017 et en 2018 est la décision prudente, surtout lorsque la revue du comportement des indicateurs en 2018 démontre leur amélioration.

Soit, on ne peut se fier uniquement aux résultats d'une année pour établir une tendance, mais il est tout aussi contre-indiqué de ne pas considérer ce résultat (récent et très pertinent) dans l'analyse pour, cette année, demander de presque doubler le budget de maintenance additionnelle jugé suffisant (pour chacune des dix prochaines années) l'an dernier par la Régie.

Le principe devrait aller dans les deux sens et la prudence dicte de ne pas investir davantage sans prendre en compte l'amélioration récente des indicateurs suite aux mesures additionnelles mises en place dans les deux dernières années par HQT.

Le tout respectueusement soumis.

Laval, ce 7 décembre 2018

DHC Avocats

DHC AVOCATS

Procureurs de la partie intéressée
AHQ-ARQ

²⁰ B-151, p. 19.