

Q U É B E C

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

NO : R-4058-2018

DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUEBEC A COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2019

HYDRO-QUÉBEC
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)

Demanderesse

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOMMATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ**
(ci-après « AQCIE »)

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE
DU QUÉBEC**
(ci-après « CIFQ »)

Intervenants

MÉMOIRE DE L'AQCIE ET DU CIFQ

Présenté par les analystes Paul Paquin, Pierre Vézina et Jocelyn B. Allard

**LES INTERVENANTS, L'AQCIE ET LE CIFQ, SOUMETTENT RESPECTUEUSEMENT CE
QUI SUIT :**

REMARQUE PRÉLIMINAIRE

Les sujets annoncés par les intervenants, quant à l'aspect tarifaire de ce dossier (C-AQCIE-CIFQ-0001) étaient les suivants :

a) Les pertes de transport

Ce sujet fera l'objet de représentations ultérieures (20 décembre 2018).

b) Le MGA

Ce sujet est le seul qui est traité dans le présent mémoire.

c) La création d'un facteur Z pour le programme provincial de redressement des MALT.

Ce sujet sera traité dans le cadre de l'aspect MRI de ce dossier (9 novembre 2018).

d) La création d'un facteur Z générique.

Ce sujet sera également traité dans le cadre de l'aspect MRI de ce dossier (9 novembre 2018).

e) La répartition des coûts relatifs aux interconnexions.

La Régie a décidé que ce sujet serait traité dans une phase ultérieure qu'elle précisera en temps opportun (D-2018-125, paragraphe 48).

CONTEXTE

Dans sa décision D-2017-21, la Régie autorise, exclusivement pour l'année 2017, un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle. Il est à noter que ce montant additionnel est par rapport au budget de l'année 2016.¹

De même, dans sa décision D-2018-021, la Régie autorise, pour l'année témoin 2018, un montant de 54 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.² Dans cette même décision, la Régie mentionne :

« [306] Le Transporteur indique qu'il n'est pas en mesure de produire un suivi des coûts de maintenance additionnelle ni de faire rapport de l'utilisation du montant de 45 M\$ de charges en maintenance additionnelle, autorisé par la décision D-2017-021, car il ne tient pas de comptabilité par activité. »

Dans le dossier actuel, le Transporteur refait la même demande d'un montant de 54 M\$.

Comme indiqué par le Transporteur, ce montant doit être considéré dans le contexte où le Transporteur suit les coûts de maintenance de façon globale, plutôt qu'à la marge, et qu'en l'absence de comptabilité par activités, il s'avère complexe d'isoler les activités en lien avec la maintenance additionnelle. Il précise de plus que le montant autorisé par la Régie, à des fins de maintenance additionnelle, est établi en fonction de l'année autorisée 2016.³

Pour justifier ce montant, le Transporteur mentionne :

¹ D-2017-021, page 27

² D-2018-021, page 48

³ B-0057, pages 6 et 7

« La majorité des actifs du Transporteur a aujourd'hui dépassé la moitié de leur durée de vie. Conséquemment, la stratégie adoptée en 2013 qui combine la maintenance et la pérennité permet une bonne maîtrise de la dégradation des actifs et de leurs vieillissements. Cependant, le Transporteur estime que selon le scénario de sa stratégie de maintenance adaptée déterminé par le MGA, une mise à niveau récurrente des budgets dédiés à la maintenance de 54 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre est requise.

Cette mise à niveau est un juste équilibre entre le contrôle de l'évolution des risques en pérennité et en maintenance - tout en assurant la fiabilité, la disponibilité et la sécurité du réseau – et un juste coût. Le Transporteur poursuit ses efforts d'amélioration dans sa stratégie de pérennité et de maintenance afin de continuer à maintenir un taux de risque acceptable et à le contrôler afin de poursuivre sa mission de base. »⁴

Les intervenants comprennent que la justification du Transporteur repose sur le fait que son réseau est vieillissant, ce qui provoquerait une dégradation se manifestant notamment par une augmentation des indisponibilités forcées.

L'analyse des intervenants porte sur les principaux enjeux à considérer pour décider de la demande du transporteur, soit notamment l'augmentation des indisponibilités forcées, l'évolution de la fiabilité du service, le balisage du Transporteur par rapport à d'autres entreprises, l'analyse des scénarios de maintenance, notamment la validation de la courbe d'ÉPRI, et l'évolution du niveau de risque.

LE VIEILLISSEMENT DU RÉSEAU ET L'ÉVOLUTION DES INDISPONIBILITÉS FORCÉES

Le Transporteur mentionne que la majorité des actifs du réseau de transport d'électricité pour le volet « postes » ont atteint la deuxième phase de leur vie utile.

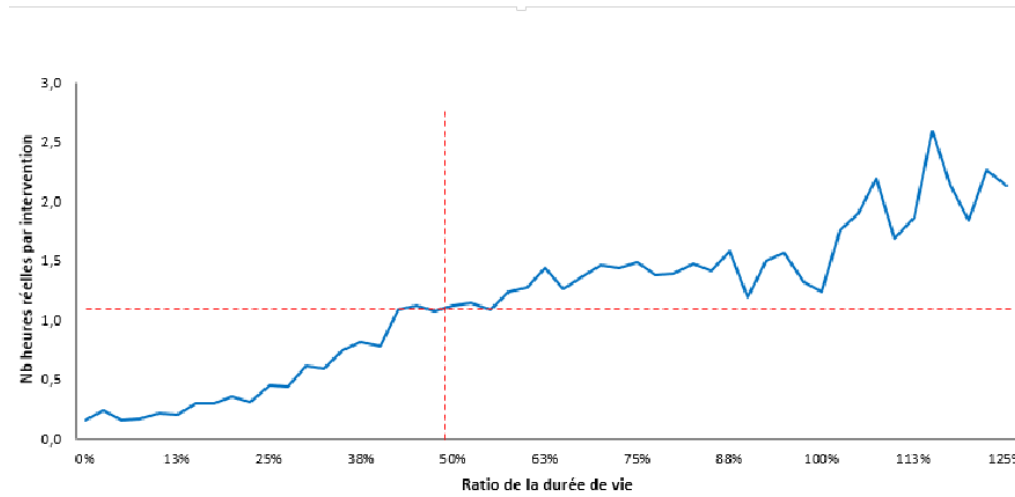
Il ajoute que la vague d'équipements qui dépasseront leur vie utile au cours des prochaines années requiert une bonne maîtrise de leur dégradation et de leur vieillissement. Il a envisagé différents scénarios afin d'estimer le niveau d'investissement requis pour stabiliser l'âge moyen du parc. Le scénario d'investissement autorisé prévoit et accepte un accroissement graduel et contrôlé de l'âge moyen du parc.

Cependant il indique que cette hausse contrôlée de l'âge moyen du parc entraîne des effets importants sur la maintenance requise et il présente la figure suivante qui montre la hausse des heures d'entretien avec la durée de vie des équipements.⁵

⁴ B-0008, page 27

⁵ B-0008, pages 5 et 6

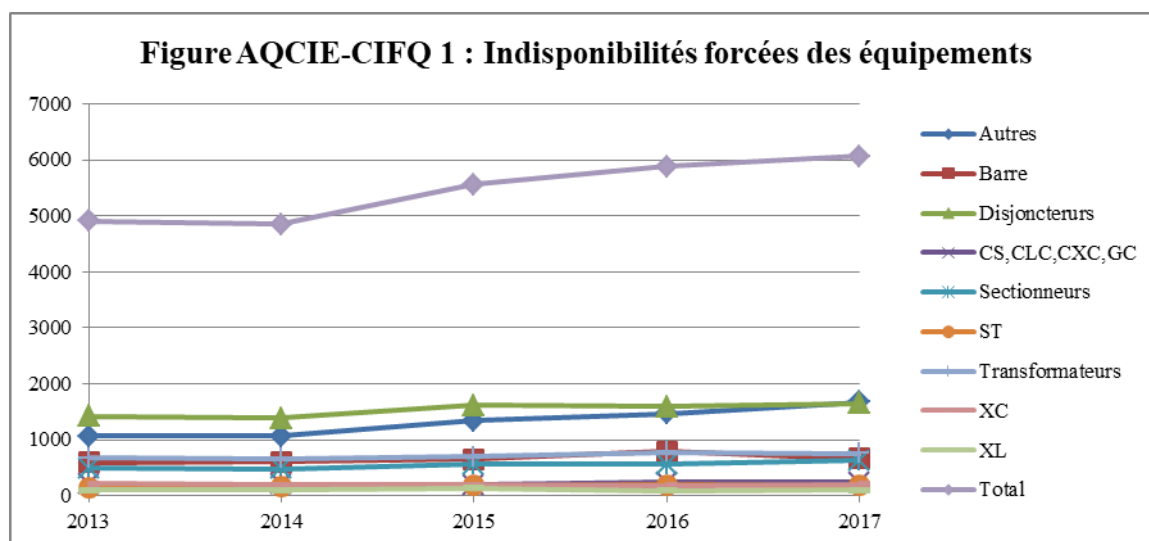
Figure 1
Hausse des heures de maintenance requises en fonction de la durée de vie



Cette figure montre que le nombre d'heures réelles par intervention augmente graduellement avec l'âge des équipements et que le nombre d'heures de maintenance pour un parc dont l'âge dépasse la moitié de sa durée de vie sera significativement plus élevé que pour un parc qui est au début de sa durée de vie.

L'indicateur des indisponibilités forcées permet de suivre la performance du réseau du Transporteur. Il prend en considération tous les équipements devenus indisponibles, que ce soit à cause de la faune, d'un incident, de la météo, d'une défaillance ou de toute autre cause.

Les intervenants présentent la figure suivante qui a été réalisée à partir des données fournies par le Transporteur.⁶

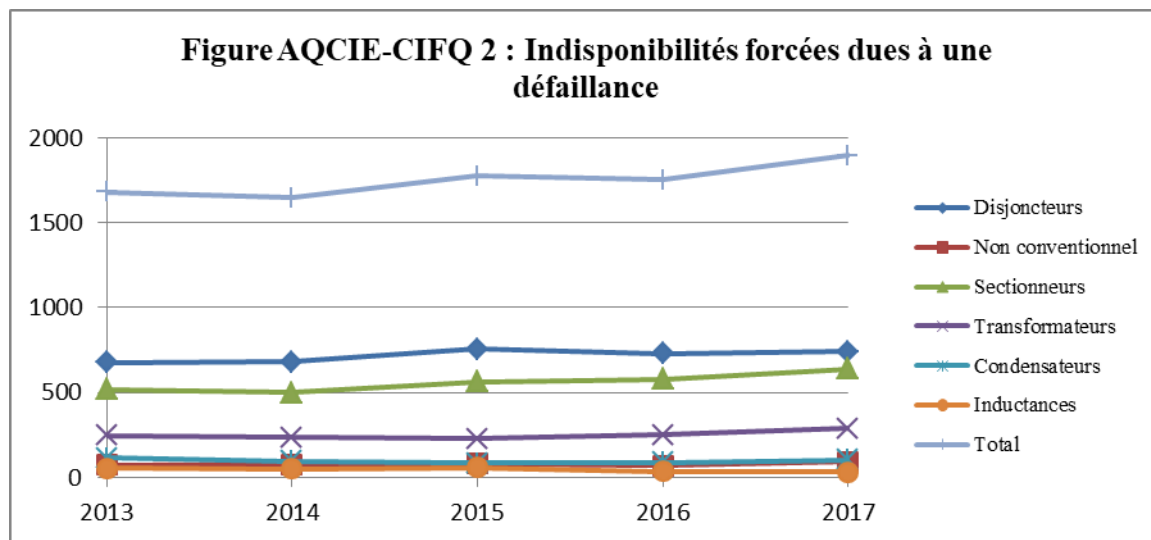


⁶ B-0056, pages 5 et 6

On peut constater une tendance à la hausse du total des indisponibilités à partir de l'année 2015. Les indisponibilités des disjoncteurs constituent la composante la plus importante.

En réponse à une demande de la Régie exprimée au paragraphe 61 de la décision D-2018-021, le Transporteur a constitué un indice qui concerne les indisponibilités forcées qui sont dues uniquement à une défaillance d'équipements (IFD). Selon le Transporteur, « *le nombre d'occurrence est un indicateur direct de la dégradation de l'état des actifs* ». ⁷ Il fournit les valeurs pour les familles d'équipements suivantes : transformateurs, disjoncteurs, sectionneurs, inductances condensateurs et non conventionnels (GC, CS, CLC, CXC). ⁸

À partir de ces données, les intervenants ont réalisé la figure suivante :



Encore ici, on peut remarquer une tendance à la hausse du total des indisponibilités à partir de l'année 2014. Les deux composantes les plus importantes concernent les disjoncteurs et les sectionneurs.

Les intervenants constatent la tendance à la hausse des indisponibilités (IF et IFD) et sont d'avis qu'il faut continuer à faire un suivi rigoureux de cette situation. Cependant, il faut également examiner l'impact de cette tendance sur la fiabilité du service.

L'ÉVOLUTION DE LA FIABILITÉ DU SERVICE

Parmi les indicateurs de qualité de service fournis par le Transporteur, les intervenants ont retenu les indicateurs suivants qui affectent directement les clients⁹:

- IC-Transport brut;

⁷ B-0007, page 11

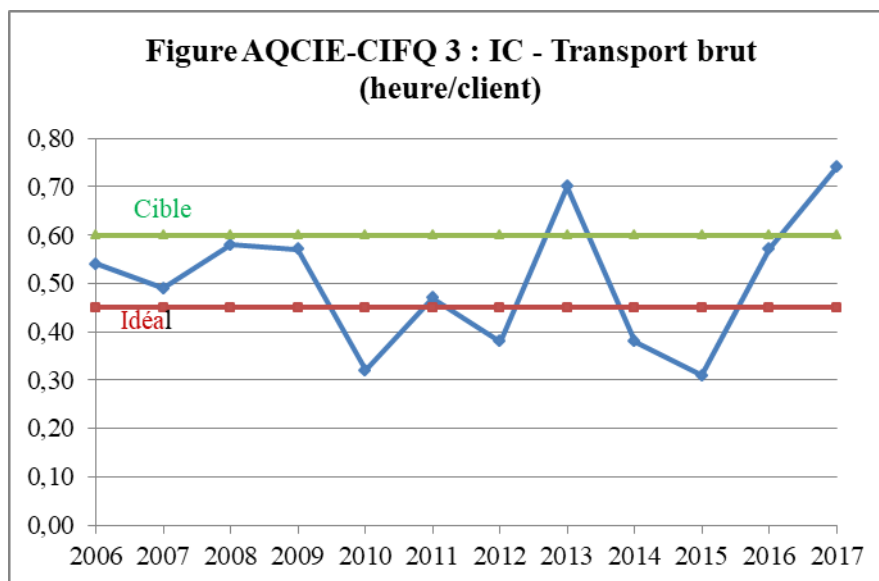
⁸ B-0056, page 9

⁹ B-0009, page 35

- Durée moyenne des interruptions aux points de livraison (SAIDI);
- Fréquence moyenne des interruptions aux points de livraison(SAIFI).

L'IC-Transport

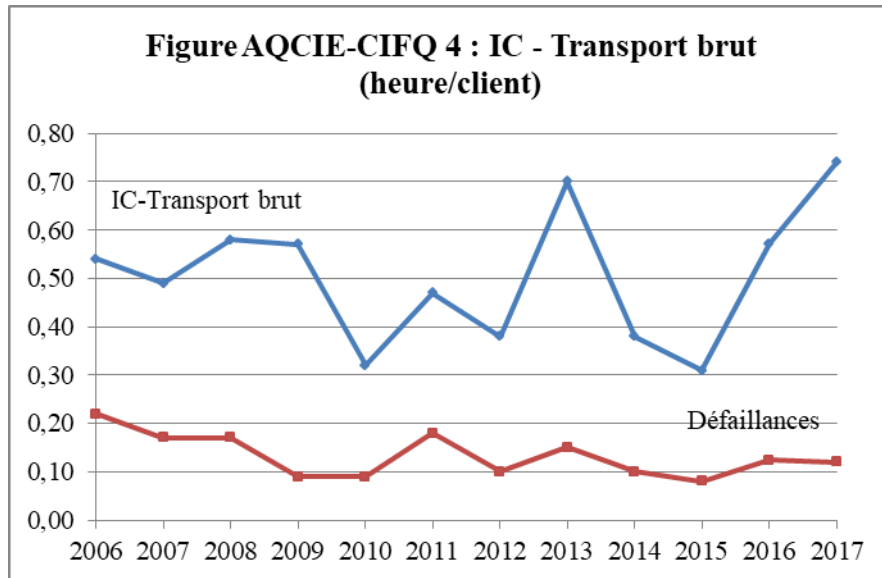
La figure suivante présente un historique de l'IC-Transport brut sur la période 2006 à 2017. Elle inclut également la valeur cible et la valeur idéale.



On peut constater que depuis 2010 l'indicateur est généralement meilleur que la valeur idéale. De plus, il apparaît que la valeur cible a été dépassée seulement en 2013 et en 2017, et cela a été dû à des facteurs autres que des défaillances, soit la faune, l'environnement et les méfaits.¹⁰

Les intervenants présentent également la figure suivante qui montre l'IC-Transport brut ainsi que la composante de cet indicateur qui est due à des défaillances d'équipements.

¹⁰ B-0009, page 35



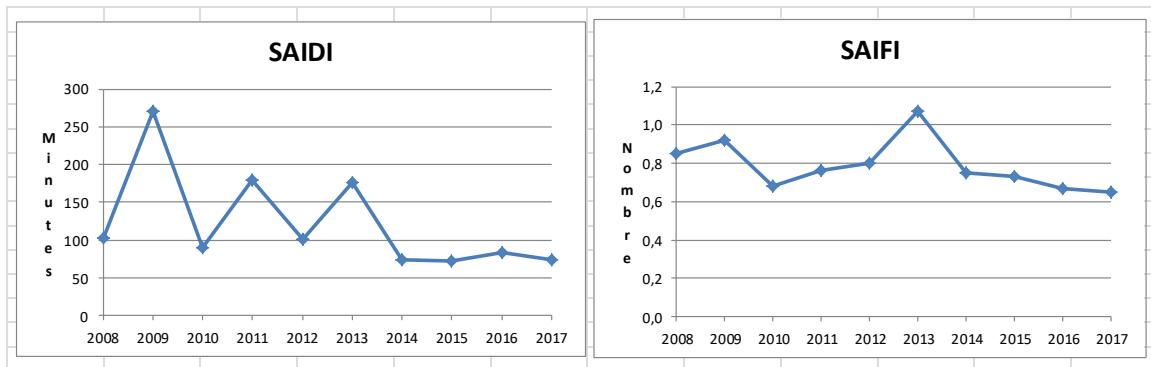
On peut constater que la composante de l'IC-Transport qui est due aux défaillances constitue environ un tiers de l'IC total et évolue dans le même sens que celui-ci mais connaît des variations beaucoup moins prononcées. De plus, il apparaît que cette composante a augmenté à partir de l'année 2015, mais demeure tout de même à un niveau inférieur à celui des années 2011 et 2013.

Les intervenants constatent que la tendance à la hausse des indisponibilités forcées à partir de l'année 2014 mentionnée à la section précédente se retrouve également dans la composante défaillance de l'IC-Transport, mais à partir de l'année 2015. Cependant, selon les intervenants, l'effet sur l'IC-Transport global n'est pas perceptible.

Les indicateurs SAIDI et SAIFI

À partir des données fournies par le Transporteur, les intervenants ont réalisé les figures suivantes qui montrent respectivement la durée moyenne des interruptions aux points de livraison (SAIDI) et la fréquence moyenne des interruptions aux points de livraison (SAIFI).

Figure AQCIE-CIFQ 5 : Indices SAIDI et SAIFI



On peut constater que la tendance à la hausse des indisponibilités forcées à partir de l'année 2014 mentionnée précédemment ne se retrouve pas dans l'évolution des indicateurs SAIDI et SAIFI.

Le balisage

Le Transporteur mentionne qu'en 2017 il a participé aux balisages de la First Quartile Consulting, dont le mandat remplace celui réalisé jusqu'en 2015 par l'organisme PA Consulting Group (« PA Consulting ») et celui de l'Association canadienne de l'électricité (« ACÉ »), dont les balisages sont, depuis 2012, coordonnés et réalisés par le groupe de travail portant l'appellation Best Practice Working Group (« BPWG »).¹¹

Concernant les indicateurs relatifs à la fiabilité, le Transporteur mentionne qu'il « *préconise (...) de limiter la comparaison de ses indicateurs de fiabilité avec ceux des participants au balisage de l'Association Canadienne de l'Électricité, qui encadre quant à elle le calcul des indicateurs SAIDI et SAIFI adaptés aux réseaux de transport.* »¹²

Il est utile de rappeler que les indicateurs de fiabilité en transport de l'ACÉ ont pour numérateur les minutes d'interruption et pour dénominateur le nombre de points de livraison. Ainsi, le T-SAIDI est obtenu en divisant la durée totale d'interruptions de service de plus d'une minute sur le réseau du transporteur par le nombre total de points de livraison. Quant au T-SAIFI, il est obtenu en divisant le nombre total d'interruptions non programmées par le nombre total de points de livraison.¹³

¹¹ B-0010, page 5

¹² B-0010, page 16

¹³ B-0010, page 19

Le Transporteur mentionne que « sa performance quant aux trois indicateurs de fiabilité est généralement, année après année, meilleure que la moyenne des résultats des compagnies canadiennes participant à ce balisage. »¹⁴

Les intervenants constatent que la fiabilité du réseau du Transporteur se compare avantageusement à la fiabilité des autres compagnies canadiennes participant au balisage de l'ACÉ. Cette constatation doit être prise en compte dans l'évaluation du taux de risque effectuée par le Transporteur dans le cadre de l'analyse des scénarios de maintenance.

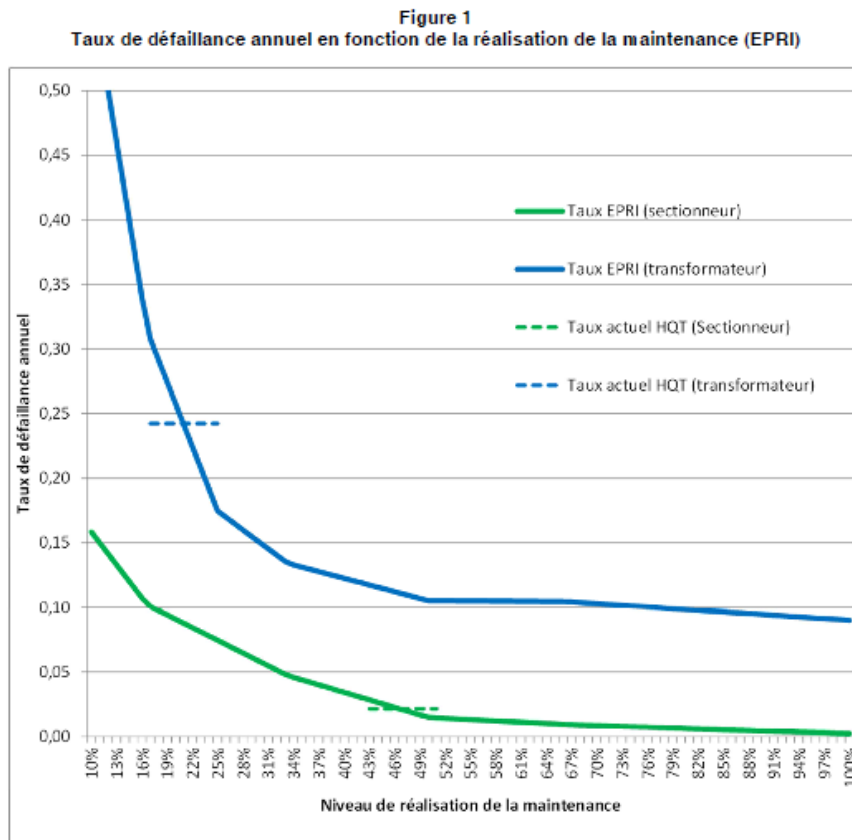
ANALYSE DES SCÉNARIOS DE MAINTENANCE

La courbe de l'EPRI

Le Transporteur mentionne qu'il a posé comme hypothèse que les modèles de la PMBD de l'EPRI peuvent servir à calculer l'effet de la maintenance sur le taux de défaillance de ses transformateurs et sectionneurs. Ainsi, à partir de ces données il a extrapolé des courbes théoriques de taux de défaillance de ses transformateurs de puissance et de ses sectionneurs en fonction du niveau moyen de maintenance.¹⁵

¹⁴ B-0010, page 21

¹⁵ R-4012-2017, B-0007, page 10



L'utilisation de cette courbe a été contestée par des intervenants et, dans sa décision D-2018-021, la Régie mentionne :

« [90] La Régie retient le fait que l'AQCIE-CIFQ et la FCEI considèrent qu'il est nécessaire que le Transporteur procède à des validations additionnelles de son approche d'utiliser les courbes de l'EPRI, compte tenu de l'impact majeur des courbes de l'EPRI sur les résultats de l'analyse du Transporteur.

[91] La Régie partage la position des intervenants, dans le contexte où le Transporteur est capable d'évaluer, pour les sectionneurs et les transformateurs de puissance, l'effet de réaliser plus ou moins de maintenance sur les défaillances et de mesurer l'impact de l'enveloppe budgétaire accordée sur sa capacité de faire des interventions qui sont simulées.

(...)

[95] En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'inclure, dans son prochain dossier tarifaire, une démonstration à l'effet que le comportement de ses sectionneurs et transformateurs de puissance **correspond à celui des**

*modèles de l'EPRI. Elle lui demande également de produire une **validation de l'approche visant à utiliser la corrélation aux courbes de l'EPRI.** »¹⁶*

En réponse à cette demande de la Régie, le Transporteur mentionne que des études ont été conduites par les équipes de chercheurs de l'IREQ et les équipes d'expertises du Transporteur sur les équipements ciblés par l'étude. Il ajoute :

« Les lois physiques de dégradation affectant les différents composants ont été déterminées de façon spécifique pour les transformateurs de puissance (~14 mécanismes) et les sectionneurs (~18 mécanismes). Ces analyses démontrent que la majorité des mécanismes de dégradations subies par nos équipements représentent les mêmes intrants que la « PMBasis » d'EPRI.

Le Transporteur et les experts de l'IREQ confirment que la similitude constatée avec l'EPRI et l'universalité des phénomènes de dégradation physique sont suffisants pour démontrer que le comportement des sectionneurs et transformateurs correspond à ceux des modèles de l'EPRI et ainsi confirmer que l'approche utilisée est adéquate. »¹⁷

De façon précise, la correspondance de l'IREQ au Transporteur mentionne :

« Parmi les centaines de familles d'appareils répertoriés par l'EPRI, seuls les disjoncteurs, les sectionneurs et les transformateurs de puissance se retrouvent dans le parc d'actifs d'HQT. Les équipements de référence dans la PMBD sont ceux qui sont généralement installées, utilisés et maintenus dans les utilités électriques Nord-Américains et par conséquent comparables avec ceux d'HQT, mais pas identiques. Pour avoir les résultats précis, il est nécessaire d'adapter la méthodologie utilisée à la réalité d'HQT et de valider les résultats obtenus avec les observations, données et analyses spécifiques au contexte de l'exploitation et de maintenance à HQT.

En conclusion, il m'est possible d'affirmer qu'HQT a employé une méthodologie acceptable avec les données, outils et méthodes à leur disposition au moment de faire le travail.

Il m'est possible de conclure que la majorité des mécanismes de dégradations subis par nos équipements, soit les sectionneurs et les transformateurs de puissance, représentent les intrants très similaires que ceux utilisés par l'EPRI.

L'universalité des phénomènes des dégradations physique conjuguées à la similitude des approches sont suffisantes pour démontrer que la compréhension actuelle du comportement des sectionneurs et des transformateurs de puissance correspond à ceux de l'EPRI. Par conséquent, je peux confirmer que l'approche utilisée avec le niveau de confiance actuel de la

¹⁶ D-2018-021, pages 32 et 33

¹⁷ B-0008, pages 9 et 10

communauté scientifique dans ce domaine est adéquate.»¹⁸ (Notre soulignement)

Les intervenants comprennent que les conclusions du Transporteur et des experts de l'IREQ reposent sur le fait que « *les équipements de référence dans la PMBD sont ceux qui sont généralement installés, utilisés et maintenus dans les utilités électriques Nord-Américains* » et que « *la majorité des mécanismes de dégradations subis par nos équipements, soit les sectionneurs et les transformateurs de puissance, représentent les intrants très similaires que ceux utilisés par l'EPRI.* »

Selon les intervenants, il n'est pas suffisant de constater que les même types ¹⁹d'équipements sont présents et que les intrants sont très similaires pour conclure que leur comportement sera identique. On peut observer, par exemple dans le domaine de l'automobile, que les technologies sont identiques (moteur à combustion interne) et les intrants similaires mais que le niveau de fiabilité n'est pas le même selon les modèles et les marques.

Il en est de même pour le Transporteur, qui exploite un réseau à une très haute tension et dans des conditions climatiques extrêmes, et qui doit donc avoir des exigences particulières concernant les spécifications techniques de ses équipements.

D'ailleurs, comme cela est mentionné au dossier R-4012-2017, la courbe de l'EPRI n'a pas pu être utilisée pour les disjoncteurs :

« Par contre, après validation des données du Transporteur pour les disjoncteurs, celles-ci ne correspondent pas aux valeurs selon l'EPRI. En effet, les données de l'EPRI sont pour des disjoncteurs à basse tension et non à moyenne, haute et très haute tension comme ceux utilisés par le Transporteur. »²⁰

Le Transporteur mentionne que des outils permettant de simuler l'effet d'une maintenance insuffisante pour les équipements d'un réseau de Transport à moyenne, haute et très haute tension n'existent pas sur les marchés²¹.

Les intervenants comprennent que l'outil utilisé par le Transporteur est le seul actuellement disponible, mais étant donné l'importance de l'utilisation des courbes d'EPRI sur les résultats de l'analyse, il y a lieu d'utiliser ces résultats avec prudence.

¹⁸ B-0008, pages 32 et 33

¹⁹ R-4012-2017, B-0008, page 10

²⁰ IBID

²¹ B-0008, page 10

Les scénarios alternatifs

Dans sa décision D-2018-021, la Régie a autorisé un montant de 54 M\$ à des fins de maintenance additionnelle pour l'année 2018.²²

Cependant la Régie mentionne :

« [134] La Régie constate qu'aucun scénario de maintenance additionnelle, autre que celui présenté, n'a été considéré par le Transporteur. Elle est d'avis que l'évaluation de l'optimalité des budgets de maintenance exige la comparaison de scénarios qui lui sont présentés.

[135] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de produire, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, des scénarios alternatifs à partir du modèle MGA, en identifiant le scénario à partir duquel le risque additionnel devient important en fonction de différentes enveloppes budgétaires de maintenance additionnelle considérées. »²³

En réponse à cette demande, le Transporteur a repris deux des scénarios de l'analyse du dossier antérieur et en a ajouté deux autres, soit un scénario avec une diminution du budget et un scénario avec une augmentation du budget. Les scénarios analysés sont définis ainsi :

- Scénario A : maintien du budget autorisé 2016 (scénario de référence) ;
- Scénario D : « maintenance adaptée » avec une mise à niveau budgétaire de 54 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre;
- Scénario E : « maintenance adaptée » avec une mise à niveau budgétaire de 34 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre;
- Scénario F : « maintenance adaptée » avec une mise à niveau budgétaire de 80 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre la première année, puis abaissée graduellement à 54 M\$.²⁴

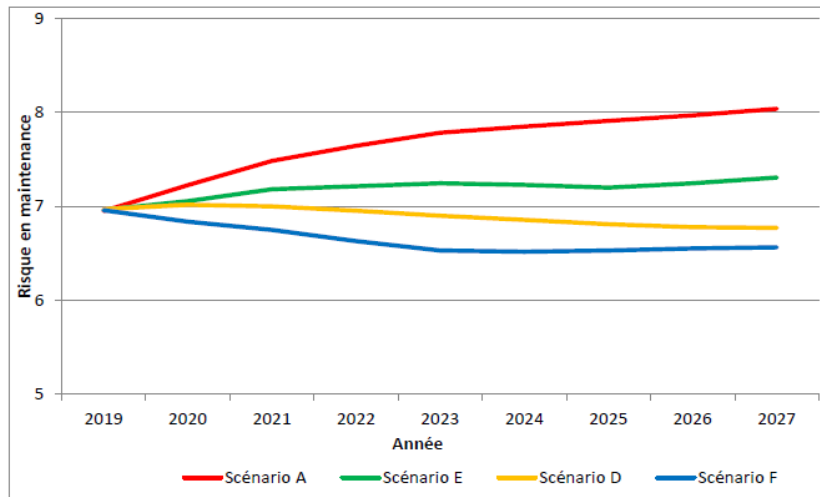
Le Transporteur présente la figure suivante qui montre l'évolution du risque de maintenance pour le volet « poste » de chacun des scénarios.

²² D-2018-021, page 44

²³ D-2018-021, pages 40 et 41

²⁴ B-0008, pages 16 et 17

Figure 5
Graphique d'évolution du risque en maintenance pour le volet poste



De plus, il rappelle que dans le dossier R-3981-2016, il visait la stabilisation du risque en maintenance approximativement entre les niveaux 6 et 7 vers 2026. Selon lui, cette stabilisation est nécessaire puisque le risque de maintenance est fortement corrélé avec les IF, et qu'une hausse des IF est jugée insoutenable et imprudente et ce, afin de maintenir la fiabilité, l'exploitabilité et la sécurité du réseau.²⁵

Les intervenants constatent que la courbe de l'évolution du niveau de risque du scénario E (coûts directs de 34 M\$) montre que le niveau atteint avec ce scénario se situe à environ 7,5 à l'horizon 2026 et l'évolution de la courbe indique que le niveau de risque est contrôlé.

En réponse à une demande de renseignements de l'AQCIE et du CIFQ d'expliquer et démontrer que l'impact négatif du scénario E sur la fiabilité serait insoutenable, le Transporteur mentionne :

« Réponse :

Voir la réponse à la question 3.3 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1.

Le Transporteur considère que la figure 5 en référence montre que le scénario E entraîne une hausse significative du risque en maintenance, et donc une hausse des IF, par rapport au niveau de 2017. En conséquence le Transporteur juge imprudent et insoutenable le scénario E, et ne l'a pas retenu.

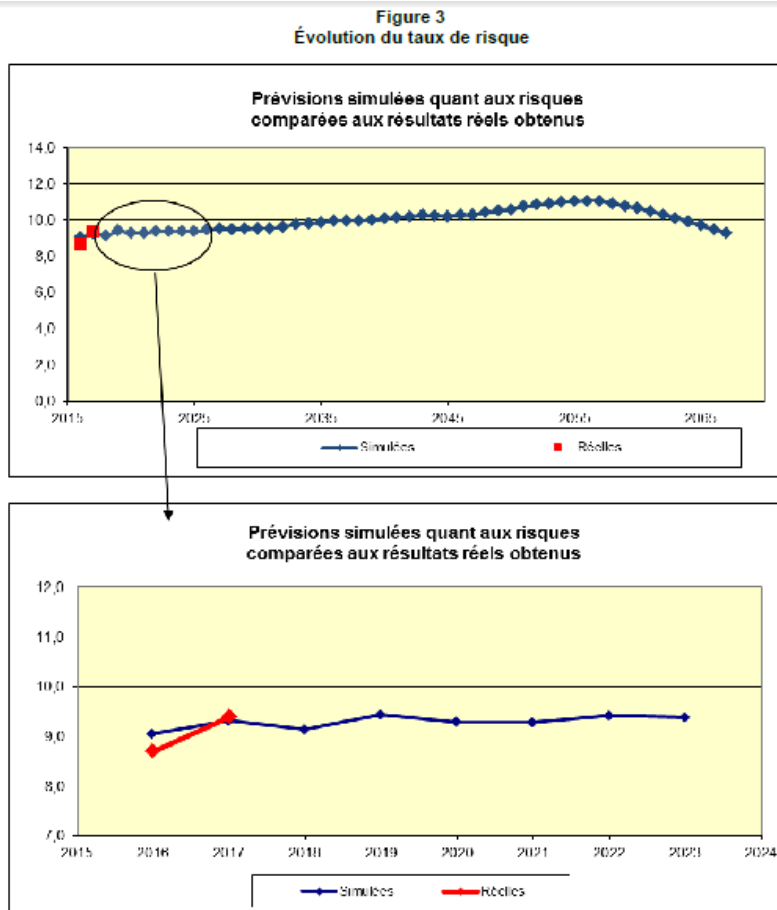
En effet, comme exprimé en 2016, le Transporteur considérait déjà comme étant préoccupant le nombre d'IF atteint, et donc également le taux de risque à ce moment, et jugeait de manière prudente avoir atteint la limite des mesures compensatoires. À cet effet, le Transporteur mentionne d'ailleurs que le retour d'expérience indique des éléments perturbateurs causés par la hausse des IF.

²⁵ B-0008, page 17

Le Transporteur rappelle les mises en garde à l'effet que les résultats et impacts sont sous évalués. Le Transporteur rappelle également qu'il est incapable de quantifier les impacts des effets perturbateurs qui auraient été générés par la variation des IF et de la maintenance corrective.»²⁶

Les intervenants remarquent que les explications concernent l'évolution de la courbe du scénario E et une hausse attendue des IF par rapport à l'année 2017, et que le nombre des IF atteint est préoccupant pour le Transporteur, mais celui-ci ne fait pas la démonstration que ce niveau est insoutenable.

Il est à noter qu'au dossier R-4059-2018, relatif aux investissements inférieurs à 25 M\$, le Transporteur présente la figure suivante qui montre l'évolution du risque en pérennité. On remarquera que le niveau de risque se situe au-dessus de 9²⁷. Il paraît difficilement soutenable dans ce contexte qu'un niveau de risque supérieur à 7 soit inacceptable pour la maintenance des équipements considérés ici.



²⁶ B-0057, page 16

²⁷ R-4059-2018, B-0004, page 32

En considérant l'ensemble des éléments mentionnés plus haut, les intervenants recommandent à la Régie de ne pas autoriser le montant additionnel de 54 M\$ demandé par le Transporteur. La preuve démontre qu'un montant de 34 M\$ permettrait de stabiliser le niveau de risque à environ 7,5, un niveau de risque qui est inférieur au niveau prévu dans la stratégie pour le maintien des actifs. En l'absence de scénarios intermédiaires entre les scénarios A et E, les intervenants sont d'avis que le montant de 34M\$ représente le maximum qui pourrait raisonnablement être considéré si la Régie retient qu'un montant additionnel devrait de nouveau être accordé cette année.

CONCLUSIONS

L'AQCIE et le CIFQ rappellent ci-dessous leurs principales conclusions :

- L'augmentation constatée des IF doit continuer de faire l'objet d'un suivi rigoureux. Jusqu'à maintenant la fiabilité du réseau du Transporteur n'a pas été affectée par une augmentation des IF;
- Le balisage montre que le niveau de fiabilité du réseau de transport se compare avantageusement à celui des réseaux des compagnies canadiennes qui y ont participé;
- Les deux conclusions précédentes permettent d'affirmer que le réseau actuel est fiable même s'il y a eu une augmentation des IF;
- Les résultats obtenus en utilisant les courbes de l'EPRI doivent être interprétés avec prudence;
- -Le scénario E, soit le scénario considérant une mise à niveau budgétaire de 34 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre par rapport à l'année 2016, permet de maintenir un niveau de risque acceptable et contrôlé mais la preuve n'établit pas que tout montant inférieur serait insuffisant.

En conséquence, les intervenants recommandent à la Régie de ne pas autoriser le montant additionnel de 54 M\$ demandé par le Transporteur. En l'absence de preuve quant à l'impact qu'aurait un montant inférieur à 34 M\$, les intervenants sont d'avis que ce montant devrait être considéré comme un maximum si la Régie retient qu'un montant additionnel devrait de nouveau être accordé cette année.

Le 23 octobre 2018