

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

ARGUMENTATION DE L'AQCIE ET DU CIFQ

À la pièce B-0004 (HQT-1, document 1, page 10) le Transporteur fait état de l'évolution des revenus requis entre le revenu autorisé de 2018 et celui demandé pour l'année témoin 2019.

L'écart est de 146 M\$, dont 64,2 M\$ ont trait au rendement sur la base de tarification, 7,7 M\$ ont trait à l'amortissement, 21,1 M\$ ont trait aux comptes d'écart et au partage en vertu du MTÉR et, finalement, 53 M\$ visent l'augmentation des charges nettes d'exploitation.

CONCERNANT LES TARIFS PROVISOIRES

Aux paragraphes 17 à 20 de sa décision procédurale D-2018-125, la Régie fait état du fait que la demande d'augmentation des tarifs est de 3%, d'une part, et que la

considération du MRI risque de retarder la décision sur les tarifs de 2019, d'autre part. Dans ce contexte, la Régie souhaite connaître l'opinion des participants sur la question de savoir s'il serait pertinent d'appliquer à ce dossier le traitement retenu pour les tarifs provisoires depuis la décision D-2011-039.

L'augmentation tarifaire demandée de 3% résulte notamment de l'augmentation recherchée de 146 M\$ des revenus requis, soit 4,4% de plus que le revenu requis de 3 340,5 M\$ autorisé pour 2018. Dans l'ensemble, les intervenants, quant à eux, contestent **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 revenu requis à l'égard de la surestimation de la base de tarification¹, pour un total de 102 M\$. Il se peut que la Régie, par ailleurs, ampute la demande de sommes importantes afférentes à d'autres postes, en raison notamment de la surestimation de la base de tarification ou de la problématique relative au partage des excédents de rendement, de sorte que des tarifs provisoires établis sur la base habituelle sont susceptibles de s'éloigner assez substantiellement des tarifs définitifs.

D'autre part, même si l'examen du MRI du Transporteur risque d'imposer un surcroît de travail à la formation chargée du présent dossier, il paraît vraisemblable que, à l'instar de ce qui s'est produit l'an dernier quant au MRI du Distributeur, la présente formation soit en mesure de se prononcer sur les tarifs du Transporteur en temps utile pour permettre notamment la détermination des tarifs du Distributeur.

Dans ce contexte, l'AQCIE et le CIFQ n'estiment 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.

Alternativement, l'AQCIE et le CIFQ trouveraient approprié de ne refléter dans les tarifs provisoires qu'une hausse d'un tiers de celle qui est réclamée, les deux tiers de l'augmentation réclamée faisant l'objet d'une contestation par les intervenants.

CONCERNANT LES AUGMENTATIONS RÉCLAMÉES AU TITRE DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Les regroupements de consommateurs représentant la clientèle du Distributeur ont tous contesté l'augmentation des montants réclamés par le Transporteur au titre des CNE, plus particulièrement au titre de la « *maintenance adaptée* ». 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 !

¹ Voir le mémoire de la FCEI (C-FCEI-0009, page 16)

L'AHQ-ARQ demande de ne pas reconnaître des montants totalisant **46 M\$** réclamés en sus du montant de 54 M\$ déterminé par l'application du Modèle de Gestion des Actifs. Il semble s'agir de montants établis à partir de la page 10 de la pièce B-0019 (HQT-6, document 4) où est établie une comparaison entre les « *coûts de maintenance directs* » pour les années témoins 2018 et 2019. Le tableau 1 de la page 8 de cette pièce montre des « *coûts de maintenance directs* » établis à 392 M\$ pour l'année témoin 2019 et à 346 M\$ pour l'année témoin 2018, d'où le montant de 46 M\$ retenu par l'AHQ-ARQ.

La FCEI, dans sa présentation du 30 novembre 2018, recommande un budget de maintenance de 364 M\$. Il s'agit manifestement, là encore, d'un montant établi à partir du tableau 1 de la page 8 de la pièce B-0019 et le budget recommandé par la FCEI doit être comparé au montant demandé à titre de « *coûts de maintenance directs* » de 392 M\$ pour l'année témoin 2019, de sorte que sa recommandation revient à demander une diminution de **28 M\$** par rapport au revenu requis par le Transporteur. Le montant de 370 M\$, qualifié de « *Budget de l'année de base* » à la dernière page de la présentation du 30 novembre 2018 de la FCEI, est le montant ainsi qualifié au tableau 1 de la page 8 de B-0019 et c'est à partir de ce montant de 370 M\$ que la FCEI calcule la somme de 364 M\$

L'AQCIE et le CIFQ recommandent, quant à eux, une diminution du revenu requis demandé de **43,425 M\$** au titre des CNE à l'égard de la maintenance. 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.

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. 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.

Pour ce qui est du montant de 14 M\$ réclamé par le Transporteur au titre des « *effets perturbateurs* », il aurait fort bien pu être augmenté d'autres montants ayant fait l'objet de commentaires nombreux et contradictoires desquels il est à toutes fins utiles impossible de tirer des conclusions certaines. Il est d'ailleurs impossible de retrouver ce montant de 14 M\$, avancé par le panel 2, dans les nombreux montants mentionnés par le panel 3 dans sa première présentation, celle du 28 novembre 2018 (B-126), ou dans sa « *reprise* » du lendemain (B-127).

Ce qu'il faut retenir, à notre avis, c'est que 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.

Voici ce qu'on peut lire aux pages 163 et 164 des notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 :

« 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 telles que je viens de vous le dire. Donc, au niveau du MGA, on utilise, pour la maintenance systématique, nos gardes 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 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)

Voici maintenant la reproduction de la demande d'engagement 10 et la réponse du Transporteur à cet engagement :

« **Engagement 10**

(Demandé par Me Pierre Pelletier pour l'AQCIE-CIFQ, 2018-11-28, notes sténo., volume 3, page 111)

Référence : HQT-14, Document 3, pièce B-0120, page 27 (présentation du panel 2)

Indiquer les montants figurés par les colonnes 2014 à 2017; indiquer, pour 2018, le montant actuel et celui prévu au 31 décembre; indiquer les coûts prévus pour 2019 et indiquer la moyenne de 2014-2017.

Réponse

Ce dessin illustratif a été réalisé pour expliquer le principe de la hausse du nombre d'heures requises pour une même intervention, entre 2014 et 2017. Ce dessin visait à démontrer l'absence de double comptage des effets perturbateurs pris en compte dans le MGA et à la marge de celui-ci.

L'histogramme en bleu a été présenté afin de démontrer la hausse des heures requises pour une même intervention pour un même équipement entre 2014 et 2017.

Le Transporteur précise qu'il existe dans le MGA une centaine de regroupements homogènes et au-delà de cinq mille modèles de coûts. Aussi la composition du MGA varie d'une année à l'autre. Ainsi, il n'est pas en mesure de fournir les détails demandés par l'intervenante. Voir également les réponses aux questions 6.1 et 6.2 de la demande de renseignements numéro 3 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.3, page 17. » (Nous soulignons)

Ces explications totalement contradictoires quant à ce que représente la figure apparaissant à la page 27 de la pièce B-120 est à notre avis tout-à-fait caractéristique de l'ensemble des représentations faites par le transporteur dans ce dossier en vue d'obtenir des sommes injustifiées au titre de son revenu requis pour 2019 et devraient convaincre la Régie que les réductions demandées par l'AQCIE et le CIFQ sont loin d'être exagérées. Comment le Transporteur peut-il évaluer une augmentation des « effets perturbateurs » à 14 M\$ alors qu'il n'est pas en mesure de fournir les valeurs réelles pour les années 2014-2017 et les valeurs estimées pour 2018 et 2019 ?

N'oublions pas que c'est le Transporteur qui a le fardeau de la preuve pour justifier ses demandes, d'autant plus celles qui se disent « additionnelles ». Il est évident que sur

cette demande reliée à des « *effets perturbateurs* », le Transporteur a échoué à relever ce fardeau de preuve.

Subsidiairement, nous soumettons par ailleurs que dans l'hypothèse où la Régie aurait un doute quant à l'opportunité des réductions recommandées par l'ensemble des intervenants elle ne risquerait guère de causer une injustice en amputant la demande du Transporteur de la manière recommandée au double motif qu'il appert de la présentation faite en audience par l'AQCIE et le CIFQ **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.

CONCERNANT LE MÔTE ET LE RENDEMENT DES FOURNISSEURS INTERNES

Dans l'état actuel de leurs connaissances, les intervenants ne sont malheureusement pas en mesure d'apporter une contribution utile à la résolution de cette intéressante problématique soulevée par la Régie au présent dossier et à celui de la demande tarifaire du Distributeur. Ils sont cependant très préoccupés par les questions soulevées à ce sujet par la Régie et souhaitent qu'il puisse y être donné suite dans les meilleurs délais.

Le 7 décembre 2018

Me Pierre Pelletier
Procureur de l'AQCIE et du CIFQ