

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N^o : R-4058-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Demande du Transporteur de
modification des tarifs et conditions des
services de transport pour l'année 2019

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE,

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C. (« EBM »)

R-4058-2018 : Sujets tarifaires

I. INTRODUCTION

1. Tel qu'annoncé dans sa demande d'intervention, la participation d'EBM dans la présente cause tarifaire se concentre sur deux enjeux, soit la phase 3 du mécanisme de réglementation incitative (« **MRI** ») du Transporteur et le taux de pertes de transport (C-EBM-0002, par. 9 à 12 et 14 à 25) ;
2. Ces sujets feront l'objet de l'audience prévue du 14 au 24 janvier 2019 ;
3. EBM est toutefois préoccupée par l'augmentation du tarif annuel de transport de 3 % par rapport au tarif autorisé pour l'année 2018, d'où la présence d'un représentant d'EBM en début d'audience et celle de ses procureurs tout au long des présentes audiences et d'où les présentes représentations écrites ;
4. Les préoccupations d'EBM sont d'autant plus fondées considérant la hausse des charges nettes d'exploitation de plus de 200 M\$ de dollars sur la période de 2016 à 2019, ce qui représente une hausse d'environ 31 % sur trois (3) ans¹, tout juste avant l'entrée en vigueur d'un MRI dont la formule d'indexation ne couvre que les charges nettes d'exploitation ;

¹ Notes sténographiques de l'audience du 30 novembre 2018 - Volume 5, A-0045, p. 23, l. 18 à 25 et p. 24, l. 1; voir aussi p. 34, l. 16 à 20.

5. Cette hausse de 3 % est notamment attribuable à l'augmentation des charges nettes d'exploitation de 53 M\$ par rapport à celles autorisées en 2018 (B-0004, p. 10, l. 11 à 14) ;
6. EBM comprend également de la preuve présentée par le Transporteur que la totalité de la somme de 53 M\$ serait dédiée à ce que le Transporteur appelle sa stratégie de « maintenance adaptée », stratégie pour laquelle le Transporteur s'est déjà vu octroyer une somme additionnelle de 45 M\$ en 2017 (somme qui a été rectifiée à 54 M\$ en 2018);
7. Par conséquent, par rapport au revenu requis autorisé en 2016, il appert que le Transporteur demande à la Régie une somme additionnelle de 107 M\$ pour réaliser sa stratégie de maintenance adaptée;
8. EBM tient également à faire des représentations car cette augmentation des charges nettes d'exploitation a un réel impact sur les prochaines années du MRI sans compter qu'il y a lieu d'apporter des nuances dès à présent sur certains des indicateurs retenus par le Transporteur pour justifier la hausse recherchée des revenus requis;

II. LE FARDEAU DE PREUVE QUI INCOMBE AU TRANSPORTEUR

9. Le Transporteur a reconnu dès la toute première cause tarifaire que le fardeau de preuve lui incombait et la Régie a réitéré dans la cause tarifaire pour l'année 2017 que le Transporteur devait la convaincre de la justesse des montants demandés pour l'établissement de ses revenus requis ;

➤ R-3405-98, D-99-120, p. frontispice et 9 :

ONGLET 1

« *Décision concernant les principes généraux en matière réglementaire pour la détermination et l'application de tarifs à être fixés à l'égard du transport d'électricité lors d'audiences ultérieures (Loi sur la Régie de l'énergie, art. 32 al. 1 par. 3).*

[...]

Hydro-Québec indique également qu'à son avis, il n'est pas nécessaire, utile et rentable de déposer systématiquement plus d'une année historique. Selon elle, le fardeau de la preuve lui revient et l'entreprise fournira au besoin les données historiques disponibles sur une période plus longue pour supporter certains éléments de sa preuve. »

(Nos soulignés et références omises)

➤ R-3981-2016, D-2017-021, par. 227 :

ONGLET 2

« [227] La Régie rappelle au Transporteur que le fardeau lui appartient de faire la preuve de ses besoins. Dans les circonstances du dossier, la Régie est d'avis que le Transporteur n'a relevé que partiellement ce fardeau. Le Transporteur n'a pas convaincu la Régie de la justesse des montants projetés pour l'année témoin 2017. »

10. Bref, le fardeau de la preuve repose sur les épaules du Transporteur et non sur les épaules des intervenants ou de la Régie ;
11. Malgré nos recherches, nous n'avons pas été en mesure de retracer une décision tarifaire dans laquelle la Régie discute de la nature du fardeau de preuve qui incombe au Transporteur dans le cadre d'une cause tarifaire et du niveau de preuve souhaitable pour faire valoir ses besoins en terme de revenus requis. Il convient donc, à notre avis, de s'en remettre au droit commun à cet égard ;
12. Relativement au fardeau de preuve et à l'existence d'un fait, le *Code civil du Québec*, RLRQ, c. CCQ-1991 (« **C.c.Q.** ») mentionne, à l'article 2804 C.c.Q., que « [l]a preuve qui rend l'existence d'un fait plus probable que son inexistence est suffisante [...] » ;
13. En droit civil, l'existence d'un fait est donc prouvée de manière suffisante par l'administration d'une preuve par prépondérance des probabilités ;
14. Or, après avoir écouté avec attention la preuve administrée par le Transporteur et celles des intervenants, à savoir l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et la FCEI, et après avoir écouté les réponses du Transporteur aux nombreuses questions de la Régie et des intervenants en audience, EBM est loin d'être convaincue que le Transporteur a respecté son fardeau de « *prépondérance des probabilités* » ou fardeau de preuve réglementaire et qu'il a adéquatement démontré avoir réellement besoin de 53 M\$ additionnels pour réaliser sa stratégie de maintenance additionnelle, contrairement à ce que plaide le Transporteur² ;
15. EBM transporte et vend de l'énergie renouvelable en Amérique du Nord (intervention d'EBM, C-EBM-0002, par. 1 à 3) ;
16. EBM est présentement le deuxième client en importance du service de transport point à point du Transporteur et ce, après le Producteur (intervention d'EBM, C-EBM-0002, par. 3) ;

² B-0151, p. 3 au 2^e paragraphe, p. 9 à l'avant dernier paragraphe, p. 21 au deuxième paragraphe, p. 25 au dernier paragraphe et p. 26 au quatrième paragraphe.

17. EBM a donc tout intérêt à ce que le réseau de transport d'électricité du Transporteur soit fiable et que l'hydro-électricité puisse transiter sur le réseau du Transporteur vers les réseaux voisins sans interruption ;
18. Toutefois, les sommes demandées par le Transporteur pour assurer une disponibilité adéquate de son réseau de transport, et par le fait même un service à la clientèle approprié, doivent être prouvées selon la balance des probabilités et il revient à la Régie de s'en convaincre eu égard à la preuve présentée par le Transporteur ;
19. La Régie doit aussi considérer la preuve contradictoire présentée par les intervenants, en l'occurrence l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et la FCEI ;
20. Tout comme la charge locale, EBM, comme client point à point du Transporteur, recherche une qualité de service adéquate au meilleur prix possible et le rôle de la Régie, tel que codifié à l'article 5 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, RLRQ, c. R-6.01 (« **LRÉ** »), est de concilier les intérêts du Transporteur, ceux de ses clients et l'intérêt du public, tout en s'assurant de fixer des tarifs justes et raisonnables (art. 49, alinéa 1, par. 7 LRÉ) ;

III. LA FORCE PROBANTE DE LA PREUVE DU TRANSPORTEUR EU ÉGARD AUX 53 M\$ ADDITIONNELS EN MAINTENANCE ADAPTÉE

21. Tel que mentionné précédemment, EBM est d'avis que la preuve du Transporteur eu égard au budget demandé de 53 M\$ additionnels en maintenance adaptée ne rencontre pas le test de la balance des probabilités ;
22. EBM constate que l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et la FCEI s'interrogent et remettent en question les prévisions du Transporteur quant aux indisponibilités forcées (« **IFs** ») pour les années 2019 à 2022 ;
 - 22.1 Selon l'AHQ-ARQ, la tendance des IFs serait à la baisse pour les cinq (5) prochaines années (C-AHQ-ARQ-0019, p. 9) ;
 - 22.2 Selon la FCEI, le profil des IFs pour les années 2016 à 2018 suggérerait une stabilisation des IFs (C-FCEI-0016, p. 5) ;
 - 22.3 Selon l'AQCIE-CIFQ, il est difficile de tirer une conclusion définitive quant à une tendance des IFs pour les prochaines années (AQCIE-CIFQ-0022, p. 2) ;
23. Si l'on considère les positions de la FCEI et de l'AHQ-ARQ, la projection des IFs pour les années 2019 et subséquentes serait « au pire » stable ;

24. EBM constate également que le Transporteur ne tient pas compte, dans sa projection des IFs pour les prochaines années, des données réelles de 2018 ;
25. Or, les données réelles de 2018 démontrent une baisse du nombre d'IFs par rapport à celles observées en 2018 (réponse révisée à l'engagement n° 1 de l'AHQ-ARQ (B-0121) et réponse à l'engagement n° 6 de la FCEI (B-0133)) ;
26. Le Transporteur rétorque qu'il est prématuré de conclure à une stabilisation ou à une baisse des IFs pour les années à venir sur la base d'une seule année ;
27. Selon le Transporteur, une analyse de tendance devrait être basée sur un minimum de quatre (4) à cinq (5) années ;
28. EBM soumet respectueusement à la Régie que si l'on considère l'année 2018, une tendance peut être observée sur minimalement trois (3) années, en l'occurrence les années 2016, 2017 et 2018 ;
29. Selon cette tendance sur trois (3) années, les IFs seraient effectivement stables ou en baisse ;
30. EBM est également d'avis que tout modèle devrait être comparé avec la réalité et ajusté ou questionné en fonction de cette réalité ;
31. Comme l'a mentionné le Président du Transporteur en début d'audience, monsieur Boucher, le budget du Transporteur s'appuie sur le modèle de gestion des actifs (« **MGA** »), mais également sur un retour d'expérience opérationnelle. Ce retour d'expérience opérationnelle commande de l'avis d'EBM de tenir compte des données réelles récentes :

« Le budget additionnel demandé s'appuie à la fois sur le MGA et un retour d'expérience opérationnelle. Ces budgets nous permettront de réaliser le défi de maintenance à l'horizon pour les prochaines années. Pour réaliser cent pour cent (100 %) de nos stratégies, nous nous sommes aussi engagés à concrétiser et à maximiser nos pistes d'efficacité. Nous sommes confiants d'être en mesure de procurer un service fiable et au meilleur coût à la clientèle québécoise. » (A-0034, Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, p. 30, l. 5 à 14)

(Nos soulignés)

32. Les preuves présentées par les intervenants AHQ-ARQ et AQCIE-CIFQ démontrent même que d'autres indicateurs relatifs à la disponibilité du réseau s'améliorent depuis les dernières années, à savoir les indicateurs IC-Transport, IC-Opérationnelle, CHI, SAIDI et SAIFI, mais également l'IFD en nombre et l'IFD en impact pour l'année 2018) (AHQ-ARQ-0019, p. 16 et AQCIE-CIFQ- 0022, p. 3, 4 et 5) ;
33. Soulignons également que jusqu'à maintenant la fiabilité du réseau du Transporteur n'a pas été affectée par l'augmentation des IFs ;
34. Qui plus est, sur la base de l'indicateur composite, le Transporteur mentionne que sa performance est généralement, année après année, meilleure que la moyenne des résultats des compagnies canadiennes participant au balisage (B-0007, p. 7) ;
35. Monsieur Boucher a d'ailleurs reconnu que si l'on regardait l'évolution des indicateurs IC-Transport et CHI, le Transporteur était relativement en contrôle :
- « Si on regarde l'évolution de l'IC ou du CHI, je dirais qu'on est relativement en contrôle présentement. »* (A-0034, Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, p. 83, l. 2 à 4)
36. Monsieur Chagnon, lors de son témoignage, nous a parlé de l'inertie du réseau. Selon monsieur Chagnon, il faut voir le réseau du Transporteur comme un énorme paquebot :
- « 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. »* (A-0039, Notes sténographiques de l'audience du 28 novembre 2018 - Volume 3, p. 66, l. 11 à 18)
37. Or, force est peut-être de constater que les 45 M\$ et les 54 M\$ injectés en 2017 puis en 2018 pour réaliser la maintenance adaptée ont fait en sorte que le paquebot a tourné plus vite que le Transporteur ne le croyait ;
38. Monsieur Boucher a d'ailleurs reconnu à cet égard que la stratégie en maintenance du Transporteur fonctionnait pour certaines grandes familles d'équipement et que c'était une bonne nouvelle :
- « Alors, encore une fois, la bonne nouvelle, c'est que si on regarde de façon plus précise, on voit que l'évolution des IF, pour certaines grandes familles, nos programmes d'intervention fonctionnent. »* (A-0034, Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, p. 49, l. 13 à 17)
39. Considérant ce qui précède, EBM est loin d'être convaincue de la justesse des prévisions du Transporteur quant aux IFs pour les années 2019 et suivantes ;

40. Considérant le fait que la projection des IFs par le Transporteur est au cœur de la stratégie de maintenance adaptée de ce dernier, il est donc primordial pour la Régie d'être convaincue de la justesse des prévisions du Transporteur quant aux IFs avant d'octroyer la somme de 53 M\$ additionnels pour faire de la maintenance adaptée (témoignage de monsieur Verret, A-0034, Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, p. 44, l. 7 à 14) ;
41. Ceci est d'autant plus important que le revenu requis qui sera autorisé cette année par la Régie aura un impact sur les quatre (4) prochaines années du MRI du Transporteur, puisque l'année 2019 constituera l'année de base pour le MRI ;
42. Autrement dit, la Régie doit être convaincue, sur la base de la preuve présentée, que la projection des IFs faite par le Transporteur rend cette projection plus probable que non probable, ce qui est de l'avis d'EBM et le tout respectueusement soumis loin d'être le cas ;
43. Finalement, relativement à l'acuité des prévisions du Transporteur, la Régie a rappelé dans sa décision D-2015-017, par. 398 (demande tarifaire 2015), dans le contexte des mises en service, que le fardeau de preuve relatif à l'acuité des prévisions incombe au Transporteur dans le cadre de son dossier tarifaire ;

➤ R-3903-2014, D-2015-017, par. 397 et 398 :

ONGLET 3

« [397] La justesse des prévisions du Transporteur mérite une attention particulière puisque 75 % des mises en exploitation sont prévues dans le dernier trimestre, dont 50 % en décembre. Une mise en service tardive initialement inscrite à l'année témoin a donc un effet direct sur le montant prévu à la base de tarification de l'année suivante.

[398] Bien que le Transporteur explique que les écarts n'ont pas trait à sa propre capacité de réalisation, la Régie considère que c'est au Transporteur qu'appartient le fardeau de preuve relatif à l'acuité des prévisions dans son dossier tarifaire. »

(Nos soulignés et références omises)

IV. LA FORCE PROBANTE DE LA PREUVE DU TRANSPORTEUR EU ÉGARD AUX PRÉVISIONS SIMULÉES QUANT AUX RISQUES DE MAINTENANCE

44. Le Transporteur a simulé, à partir de son MGA des taux de risque de maintenance supérieurs au seuil de risque de « 7 » pour les années 2019 à 2022 inclusivement ;

45. Bien que le complément d'information du panel 2 du Transporteur (B-0125) nous a permis de mieux comprendre comment le Transporteur simulait les taux de risque en maintenance pour les années futures, il n'en demeure pas moins que le MGA est un modèle prévisionnel qui est encore perfectible, aux dires des témoins du Transporteur :
- « Un autre point qui est là-dedans, bien, on parlait du modèle de gestion d'actifs, on veut le faire évoluer. Il y a des projets de recherche à l'IREQ sur l'évolution du modèle de gestion de l'actif pour être encore plus capable de stimuler plus finement le vieillissement et avoir une image plus claire. »*
(Monsieur Chagnon, A-0038, Notes sténographiques de l'audience du 27 novembre 2018 - Volume 2, p. 30. l. 16 à 22)
46. Malgré toutes les explications additionnelles du Transporteur, le MGA est un modèle mathématique prévisionnel et probabiliste et il demeure encore, à notre avis, très difficile de comprendre *« ce qui se cache dans les entrailles de ce mouton »*, comme le disait monsieur Veci (A-0039, Notes sténographiques de l'audience du 28 novembre 2018 - Volume 3, p. 69, l. 12 à 24) ;
47. Chose certaine, la projection des IFs du Transporteur, établie sur la base de proportionnalités par rapport aux taux de risque de maintenance simulés par le Transporteur, semble s'écarter des données réelles observées en 2018 ;
48. Par ailleurs, si le MGA était un outil aussi fiable que le Transporteur le mentionne, pourquoi avoir demandé 45 M\$ pour l'année 2017, 54 M\$ pour l'année 2018 et un budget additionnel de 53 M\$ pour l'année 2019? Si ce modèle se base sur de longues tendances, pourquoi n'a-t-il pas simulé un budget additionnel de l'ordre de 107 M\$ dès 2017?
49. Soulignons à cet égard que le fait de passer de 54 M\$ en 2018 à 107 M\$ en 2019 pour de la maintenance adaptée est loin d'être un simple recalibrage du MGA, comme l'a mentionné monsieur Boucher lors de son témoignage³ ;
50. En ce qui concerne le fameux « seuil de risque de 7 », bien que le complément d'information du panel 2 du Transporteur (B-0125) nous a permis de mieux comprendre comment il est établi, nous ne comprenons toujours pas, le tout respectueusement soumis, pourquoi le chiffre « 7 »? Pourquoi pas un seuil de 6,5 ou de 7,5?
51. De l'avis d'EBM, la démonstration n'a pas été faite, de manière concluante et satisfaisante, à savoir pourquoi si l'on dépasse le seuil de « 7 » le réseau de transport du Transporteur tombe dans une spirale impossible à freiner (A-0039, Notes sténographiques de l'audience du 28 novembre 2018 - Volume 3, p. 107, l. 6 à 11) ;

³ A-0034, Notes sténographiques de l'audience du 26 novembre 2018 - Volume 1, p. 136, l. 22 à 25; voir également B-0151, p. 4 au cinquième paragraphe.

52. Autrement dit, le Transporteur demande à la Régie de faire un acte de foi et de le croire sur parole lorsqu'il mentionne que le seuil de risque de « 7 » est le bon ;

V. COMMENTAIRES SUR L'ALLÈGEMENT DU PROCESSUS RÉGLEMENTAIRE

53. Considérant le déroulement de la présente instance et considérant les commentaires de la Régie invitant les intervenants à proposer des solutions pour alléger le processus de fixation des tarifs et conditions de service du Transporteur, EBM souhaite partager avec la Régie les commentaires suivants ;

5.1 L'allégement réglementaire : une responsabilité qui incombe en tout premier lieu au Transporteur

54. Dans le cadre de la présente instance, nous avons assisté à la présentation de trois (3) preuves en chef, deux (2) compléments de preuve et autant de réouvertures d'enquête du côté du Transporteur, ainsi qu'à une multitude de questions des intervenants et de la Régie sur essentiellement un sujet, soit la demande du Transporteur de 53 M\$ additionnels pour faire de la maintenance adaptée ;
55. Pour l'ensemble du dossier, la Régie a transmis quatre (4) demandes de renseignements au Transporteur, dont la dernière à quelques jours de l'audience ;
56. Le manque d'information du Transporteur dès le début de sa demande ne contribue aucunement à alléger le processus réglementaire, bien au contraire ;
57. Le MRI, espérons-le, contribuera peut-être à atteindre l'allégement réglementaire recherché par le Législateur, mais également par la Régie et les intervenants ;
58. Toutefois, que nous soyons dans le cadre d'une année tarifaire soumise à un MRI ou à une année sujette à une méthode par coût de service, comme c'est le cas en l'espèce, nous sommes d'avis que l'allégement réglementaire est, dans un tout premier temps, de la responsabilité du Transporteur ;
59. La manière dont le dossier s'est déroulé jusqu'à présent démontre à notre avis et sans le moindre doute que l'information incluse au dossier initial était nettement insuffisante comparativement à l'information attendue de la part de la Régie et des intervenants ;
60. Une partie importante des demandes de renseignements de la Régie et des intervenants visait justement à combler les lacunes dans la preuve du Transporteur ;

61. Selon EBM, ce n'est pas seulement la quantité, mais la qualité de l'information fournie qui facilite l'étude d'un dossier tarifaire ;
62. Cette qualité se juge par la pertinence et la facilité d'interprétation de l'information ;
63. Le Transporteur ne doit pas se contenter de déposer certaines informations pour justifier ses demandes, mais il doit plutôt viser la transparence et déposer l'ensemble de l'information qu'il possède et qui est nécessaire à la compréhension fine de ses demandes ;
64. Ces commentaires ne viennent pas d'EBM, bien qu'elle y adhère complètement, mais il s'agit plutôt de commentaires que la Régie émettait au Transporteur dans le cadre du tout premier dossier tarifaire ;

➤ R-3401-98, D-2002-95, p. 103 et 104 :

ONGLET 4

« Le transporteur a le fardeau de la preuve. Les informations qu'il présente à l'appui de l'augmentation demandée ont été établies pour l'année 2001 sur des bases de calcul différentes de celles de 1997 et même différentes de celles de 1999. La qualité de l'information présentée, étant donné qu'il s'agit d'un premier dossier tarifaire et que des modifications majeures ont été nécessaires à ses systèmes d'information, est moindre que ce qui est généralement attendu dans un dossier tarifaire.

La Régie comprend que le modèle de l'année témoin projetée ne comprend pas nécessairement plus d'une année historique, mais dans le cas présent, il aurait été utile que l'information soumise inclue des données historiques plus détaillées et des données redressées lorsque des changements de méthodologie étaient effectués. Une partie importante des demandes de renseignements visait justement à combler cette lacune.

Bien que le transporteur mentionne un nombre plutôt élevé de demandes de renseignements, la Régie constate que son argumentation reprend un grand nombre d'informations fournies en réponse à ces demandes. L'information incluse au dossier initial était insuffisante comparativement à l'information attendue.

Selon la Régie, ce n'est pas seulement la quantité, mais la qualité de l'information fournie qui facilite l'étude d'un dossier tarifaire. Cette qualité se juge par la pertinence et la facilité d'interprétation de l'information. »

(Nos soulignés, emphase ajoutée et références omises)

65. Dans cette décision, la Régie avait jugé le dossier initial du Transporteur comme étant insuffisant, mais s'agissant d'un premier dossier tarifaire, elle comprenait que le Transporteur avait besoin d'un certain rodage ;

➤ R-3401-98, D-2002-95, p. 104 :

ONGLET 4

« Puisqu'il s'agit du premier dossier tarifaire du transporteur, la façon de présenter des informations de nature tarifaire n'est pas encore établie ni rodée et tout processus de changement demande du temps. La Régie demande au transporteur de poursuivre ses efforts et de s'assurer que son processus de planification soit adapté de manière à disposer de données de qualité, et ce, en temps opportun pour les fins des prochains dossiers tarifaires. »

66. Il est plutôt surprenant que nous vivions une situation similaire après tant d'années tarifaires et après avoir vécu une situation semblable dans les dernières causes tarifaires requérant des sommes additionnelles liées à la maintenance;

67. Le Transporteur vous a soumis qu'un dossier tarifaire est un dossier dynamique qui évolue jusqu'à l'audition (A-0039, Notes sténographiques de l'audience du 28 novembre 2018 - Volume 3, p. 10). EBM soumet respectueusement que cela ne devrait pas être le cas et que l'essentiel de l'information nécessaire à la compréhension de tout un chacun devrait être disponible dès le dépôt du dossier du Transporteur ;

5.2 Des séances d'information systématiques sur les points potentiellement litigieux

68. EBM est d'avis que les séances d'information favorisent l'allégement réglementaire ;
69. Si une séance d'information, telle celle que nous avons tenue sur les pertes de transport en juillet 2018, avait eu lieu préalablement au dépôt du dossier tarifaire, nous sommes d'avis que cela aurait probablement augmenté le niveau de compréhension de tout un chacun quant à la demande de 53 M\$ additionnels en maintenance adaptée ;

5.3 Plus d'une ronde de demandes de renseignements pour les intervenants

70. EBM est également d'avis que les intervenants devraient avoir le droit de transmettre plus d'une demande de renseignements au Transporteur, selon le calendrier fixé par la Régie et dans la mesure où le Transporteur répond adéquatement et complètement à ces demandes ;

5.4 Contestation des demandes de renseignements des intervenants par le Transporteur

71. Nous sommes également d'avis que le Transporteur ne devrait pas avoir le droit de contester les demandes de renseignements des intervenants sur la base de la pertinence des questions demandées ;
72. La Régie devrait s'inspirer de la dernière réforme du *Code de procédure civile* et interdire les objections relatives à la pertinence ;
73. Tant et aussi longtemps qu'une demande d'un intervenant ne représente pas une quantité de travail déraisonnable pour le Transporteur, ce dernier ne devrait pouvoir refuser de répondre à une question sur la base de la pertinence ;
74. Le Transporteur devrait répondre à la question et il pourrait expliquer, dans le cadre de sa réponse, pourquoi il juge la question non pertinente aux fins du dossier. Cet argumentaire pourrait être repris par le Transporteur lors de ses plaidoiries ;
75. Il reviendrait à la Régie, lors de son délibéré, de trancher si une question jugée non pertinente est posée par un intervenant en demande de renseignements et de déterminer si cette preuve devait être complètement écartée ;

VI. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LA PLAIDOIRIE DU TRANSPORTEUR

76. EBM a pris connaissance de la plaidoirie écrite du Transporteur (B-0151) et note que plusieurs des affirmations effectuées par le Transporteur ne semblent pas être appuyées par une référence formelle à la preuve soumise par le Transporteur;
77. Considérant le délai imparti entre le dépôt de la plaidoirie écrite du Transporteur et le dépôt des plaidoiries écrites des intervenants, EBM n'est pas en mesure de vérifier si l'ensemble des allégations du Transporteur sont effectivement supportées par un élément de preuve du présent dossier ou encore par une référence à une décision antérieure de la Régie;
78. EBM se questionne à savoir si le Transporteur tente d'introduire en preuve certains éléments sans toutefois les avoir prouvés et les avoir introduits de manière adéquate lors de la présente audience;
79. À titre d'exemple, le Transporteur réfère dans sa plaidoirie à une annexe intitulée « Chronologie » sans toutefois référer aux décisions qui supportent sa vision rétrospective des événements marquants des dernières années ou encore sans préciser à quel endroit dans la preuve du présent dossier ces éléments réfèrent. Qui plus est, le

Transporteur réfère à des pièces provenant de dossiers tarifaires antérieurs, sans les avoir versées et introduites de manière appropriée dans le présent dossier ;

80. Aussi, à plusieurs endroits dans sa plaidoirie, le Transporteur réfère à des éléments provenant d'autres dossiers tarifaires, notamment les dossiers R-3981-2016 et R-4012-2017, sans, à notre connaissance, les avoir versés et introduits de manière appropriée dans le présent dossier ;
81. Cette manière de procéder est inéquitable et inappropriée, tel que l'a déjà reconnu la Régie dans sa décision D-2017-021, et tout élément de preuve nouvelle ne devrait pas être considéré par la Régie dans le cadre de son délibéré ;

➤ R-3981-2016, D-2017-021, par. 374 à 376 :

ONGLET 5

« [374] Par ailleurs, NEMC s'objecte à l'introduction au présent dossier de certains éléments de preuve du Transporteur. Selon l'intervenante, le Transporteur, via sa réplique, tente d'introduire illégalement de nouveaux éléments de preuve au dossier. NEMC demande à la Régie de ne pas considérer ces nouveaux éléments.

[375] Le Transporteur fait valoir notamment que sa réplique est conforme et se rattache directement et concrètement aux éléments contenus à la plaidoirie de NEMC, qu'elle constitue le miroir et les réponses de ce dernier à la plaidoirie de NEMC, qu'elle n'a pas servi à introduire de nouveaux moyens de droit qui n'auraient pas été présentés lors de la plaidoirie principale et qu'il n'a pas scindé sa plaidoirie. Subsidiairement, le Transporteur soumet que ces éléments de preuve sont pertinents et que, la Régie étant maître de sa procédure, devrait recevoir au présent dossier l'entièreté de sa réplique amendée.

[376] La Régie accueille l'objection de NEMC. Elle ne considèrera pas les éléments en question aux fins de sa décision, ceux-ci n'ayant pas été introduits en temps opportun, dans le cadre de l'administration de la preuve. »

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.