

C A N A D A
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N^o : R-4058-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de
transport d'électricité

(Ci-après « HQT » ou le « Transporteur »)

Demanderesse

ET

FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE (section
Québec), 630, boul. René Lévesque Ouest,
bureau 2880, Montréal, Québec, H3B 1S6

(ci-après la « FCEI »)

Intéressée

PLAIDOIRIE DE LA FCEI

DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019

A. REMARQUES GÉNÉRALES

1. HQT demande à la Régie l'approbation d'un revenu requis de 3 486,5 M\$ en hausse de 146 M\$ relativement à celui autorisé en 2018¹, soit une hausse de 4,4 %.
2. L'analyse de la FCEI a déterminé que la croissance de la base de tarification, du taux du coût en capital ainsi que celle des coûts de maintenance contribuent de manière importante à cette hausse.

¹ B-0014, p.3; Décision D-2018-035.

3. Dans la foulée du dossier tarifaire pour l'année 2018, un des enjeux du dossier tarifaire de cette année a porté sur les activités de maintenance du Transporteur. La preuve révèle que, bien que souhaitables, les outils développés par le Transporteur visant à accroître la prévisibilité de ses activités de maintenance sont hautement perfectibles et méritent d'être validés.
4. Les changements d'orientation à la deuxième année du programme provincial de diagnostics et de correctifs de redressement des MALT, s'étalant sur trois ans de 2018 à 2010, ne peuvent justifier un réajustement du budget tel que demandé sans que des justifications valables soient mises de l'avant par le Transporteur.
5. De plus, pour une énième année consécutive, les écarts de prévision des mises en service et de la base de tarification d'HQT s'avèrent déplorables, malgré les mesures déployées par le Transporteur depuis plusieurs années.
6. La FCEI réitère l'entièreté de sa preuve écrite, étayée d'une preuve à l'audience qui a renforcé son propos.
7. Finalement, la FCEI souhaite rappeler que la décision à rendre dans le présent dossier établira le niveau des dépenses de l'an 1 quant à l'application du mécanisme incitatif du Transporteur dont les modalités feront l'objet d'une audience distincte.

B. TARIFS PROVISOIRES

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

C. COÛTS DE MAINTENANCE

(i) Augmentation des besoins de maintenance

9. Selon ce qu'avance le Transporteur, les besoins en maintenance sont en forte croissance. Ainsi, pour l'année témoin 2018, les coûts de maintenance ont été évalués à 346 M\$ en hausse de 54 M\$ par rapport à 2016².
10. À l'année de base 2018, un ajout de 24 M\$ a été réattribué aux coûts en maintenance³.

² Décisions D-2018-021, p. 48.

³ B-0019, p. 8.

11. Tel que mis de l'avant par M. Gosselin lors de son témoignage⁴, le Transporteur affirme lors du dépôt de la demande tarifaire 2019, à l'année de base 2018, pouvoir atteindre 100 % de la stratégie de maintenance planifiée :

« Comme mentionné précédemment, malgré la hausse de la maintenance corrective à laquelle il fait face, le Transporteur s'estime confiant de réaliser l'essentiel des travaux de maintenance planifiés. »⁵

12. Lors de l'audience, le Transporteur a indiqué que seulement 80 % de la stratégie de maintenance planifiée pourra être effectuée pour l'année 2018 malgré l'ajout de ces ressources au budget de maintenance⁶.
13. Le Transporteur demande donc que lui soit attribué un budget de 392 M\$ pour la maintenance pour l'année 2019, soit une augmentation de 46 M\$ par rapport à l'année témoin 2018⁷.
14. Tel que mentionné dans son mémoire, la FCEI retient que la croissance budgétaire entre 2017 et 2019 est attribuable aux éléments suivants :
- croissance des indisponibilités forcées (IF) et indisponibilités forcées dues aux défaillances (IFD);
 - effets perturbateurs liés aux IF;
 - évènements non prévus sur des équipements majeurs et hausse liée des besoins en matériel;
 - autres effets perturbateurs (difficultés d'embauche, mouvements de personnel, rajeunissement de la force de travail, géographie du territoire, surcharge de travail des opérateurs mobiles);
 - croissance des coûts en maîtrise de la végétation;
 - croissance des imputations spécifiques⁸.
15. Pour expliquer la hausse de la maintenance corrective, le Transporteur invoque comme raison la complexité de ses interventions en maintenance due au vieillissement du parc d'actifs⁹.
16. Sur la base de la preuve du Transporteur au dossier renforcée par les données fournies lors des engagements du Transporteur à l'audience, M. Gosselin lors de son témoignage a clairement démontré que cette justification n'est pas valable, et ce, pour deux raisons.

⁴ NS, vol. 5, p. 79.

⁵ B-0019, p. 12.

⁶ NS, vol. 1, p. 145; B-0120, p. 22; voir aussi B-0117, p. 5.

⁷ B-0019, p. 8.

⁸ C-FCEI-0009, pp. 5-8.

⁹ NS, vol. 1, p. 178; NS, vol. 2, pp. 54-55.

17. La première raison est en lien avec le vieillissement du parc d'actifs puisque cela contredit la preuve du Transporteur :

« Alors, il y a un peu de contradictions dans cette affirmation-là, selon nous, par rapport à d'autres éléments qui sont dans la preuve. Le premier c'est par rapport à l'âge du parc. On avait posé en DDR des questions par rapport à l'évolution de l'âge du parc puis on a eu une réponse, finalement, dans une lettre qui était une réponse à nos contestations, où le Transporteur nous disait la chose suivante :

« En effet, le vieillissement du parc d'actifs prévu au cours des prochaines années est beaucoup moins marqué que le vieillissement historique. Le taux de risque en pérennité est passé d'une valeur mesurée de 7,9 en 2007 à une valeur prévue de 9,4 en 2017. Le taux de risque en pérennité prévu pour 2027 est de 9,5. »¹⁰

Donc, à peu près le même qu'en deux mille dix-sept (2017). Puis :

« Avec la stratégie de pérennité, le vieillissement du parc au cours des dix prochaines années est donc minime en comparaison avec celui des dix dernières années. En conséquence, la mise à niveau des budgets demandée depuis 2016 pour adapter la maintenance au vieillissement du parc est en très grande partie justifiée par l'augmentation de l'âge des actifs au cours des dix dernières années. L'augmentation de l'âge prévue au cours des 10 prochaines années, quant à elle, aura un impact beaucoup moins significatif sur la hausse (sic) du risque en maintenance contrairement à la reprise du retard accumulé en maintenance conditionnelle, le contrôle de l'effet de spirale et la compensation des effets perturbateurs. »¹¹

Donc, on est un peu surpris par l'affirmation quand on nous dit, bien, la complexité augmente parce que mon parc vieillit en deux mille dix-huit (2018). »¹²

18. La deuxième raison touche l'élément de complexité qui ne trouve pas appui dans les données fournies par le Transporteur :

« Puis l'autre élément d'information aussi qu'on arrive pas à réconcilier avec cet argument-là ou cette justification-là c'est que quand on regarde le nombre d'heures consacrées en correctifs par équipement et maître Pittet a posé quelques questions par rapport à ça, mais on se rend compte qu'en deux mille seize (2016), c'était trois virgule cinq (3,5) heures par équipement, en deux mille dix-sept (2017)... trente et un virgule cinq (31,5) heures par équipement, pardon, en deux mille seize (2016), en deux mille dix-sept (2017), trente et un virgule quatre (31,4) heures par équipement, donc, à peu près pareil, puis à date, en date du trente (30) septembre en fait, en deux mille dix-huit (2018), on est plus à trente virgule quatre (30,4) heures par équipement.¹³

¹⁰ B-0062, p. 4.

¹¹ B-0062, p. 4.

¹² NS, vol. 5, pp. 81-83.

¹³ Calculs de la FCEI à partir de B-0019, tableau 3, p. 13 et de B-0128.

Alors, je ne remets pas en question le fait qu'on a pu observer qu'il y avait un nombre d'équipements, on a vu des gros équipements avec des réparations complexes peut-être au début de deux mille dix-huit (2018) puis ça fait partie de l'expérience du Transporteur mais si on regarde l'ensemble des équipements qui ont été réparés, les données nous disent que finalement en moyenne, ça n'augmente pas le nombre d'heures qu'on consacre par équipement. Alors, ça nous... ça nous semble contradictoire avec le fait de dire qu'il y a une augmentation de la complexité. »¹⁴

19. Le Transporteur rétorque dans sa plaidoirie que :

« Toutefois, la composition des équipements qui font l'objet d'une défaillance d'une année à l'autre diffère, ne permettant pas de traduire la notion de complexité à travers une moyenne linéaire, toutes choses n'étant pas égales par ailleurs. »¹⁵

20. Selon la FCEI, les propos du Transporteur doivent trouver appui dans les données fournies par celui-ci, ce qui n'est évidemment pas le cas ici. Pour que l'affirmation du Transporteur soit valide, il faudrait que, parallèlement à la hausse de complexité, la composition des défaillances se déplace vers des cas de moindre importance. Rien dans la preuve ne permet de démontrer un tel phénomène. Au contraire, un tel mouvement semble en contradiction avec l'anticipation du Transporteur à l'effet que plus de réparations devront être effectuées sur les équipements majeurs¹⁶.

21. Qui plus est, quand bien même le changement de composition allégué par le Transporteur serait vérifié, celui-ci ne devrait être que conjoncturel pour qu'une hausse de complexité globale puisse être anticipée pour les années à venir.

22. Un tel caractère conjoncturel est très improbable étant donné le nombre important d'équipements en cause. De plus, la stabilité, voire la décroissance, du nombre d'heures par équipement est observée sur deux années consécutives.

23. La FCEI estime donc qu'un changement de composition, s'il existe, est structurel et affectera donc à la baisse la complexité moyenne des interventions pour les années futures.

24. Le Transporteur ne soumet par ailleurs aucune mesure démontrant une hausse de complexité.

25. Tel que démonté par les chiffres fournis dans la preuve du Transporteur et mis de l'avant par M. Gosselin lors de son témoignage, la raison expliquant cette hausse des coûts de maintenance, et plus précisément des heures de maintenance, est

¹⁴ NS, vol. 5, pp. 83-84.

¹⁵ B-0151, p. 14.

¹⁶ B-0019, p. 9.

l'augmentation du nombre d'équipements réparés :

« Et puis quand on regarde finalement le nombre d'équipements qui ont été réparés et nous, on est tenté fortement de conclure qu'en fait, la hausse du correctif en deux mille dix-huit (2018) entre les trois différents moments puis en fait dans le temps aussi entre deux mille dix-sept (2017) et... deux mille seize (2016), deux mille dix-sept (2017), deux mille dix-huit (2018), c'est beaucoup plus lié au nombre d'équipements qu'on a... qu'on a réparés qu'à la complexité de chaque... de réparer chaque équipement.

Alors donc, en deux mille seize (2016), on a réparé quatre mille six cent quarante-deux (4 642) équipements en correctifs, en deux mille dix-sept (2017), cinq mille sept cent soixante-quatre (5764), donc, un peu plus que mille (1000) de plus, puis en deux mille dix-huit (2018), bien, à partir des données au trente (30) septembre, si on fait une projection sur l'année, on arrive encore avec à peu près sept cents sept cents (700) de plus qu'en deux mille dix-sept (2017). »¹⁷

26. Fort de ce constat, la question qui se pose est donc d'établir si ce besoin est récurrent. La FCEI a démontré que la croissance du nombre d'équipements réparés n'est effectivement pas un besoin récurrent¹⁸.
27. En effet, tel qu'exprimé par la preuve du Transporteur et par les données fournies en réponse aux demandes d'engagements, les IF ne sont pas en hausse entre 2016 et 2018.¹⁹
28. Puisque la preuve ne démontre pas que la hausse de la maintenance corrective est un besoin récurrent, la FCEI en conclut que le budget de l'année de base 2018 est suffisant pour répondre aux besoins de maintenance sous réserve que le nombre d'IF demeure stable.
29. Pour justifier le budget demandé en maintenance pour 2019, le Transporteur prétend que les IF seront en hausse pour les années 2019 à 2022 selon ses modèles²⁰.
30. Tel que clairement démontré par M. Gosselin lors de son témoignage, les projections d'IF pour le futur ne sont pas réalistes. La croissance des valeurs projetées pour 2018 et pour 2019 est irréconciliable avec les valeurs réelles que le Transporteur a fournies lors des demandes de renseignements et lors de l'audience et jette ainsi un important doute sur la fiabilité du modèle utilisé par le Transporteur pour justifier la hausse du budget de maintenance.

« Mais dans les deux cas, qu'on prenne la réponse à l'engagement 5 ou qu'on prenne la

¹⁷ NS, vol. 5, pp. 84-85.

¹⁸ NS, vol. 5, pp. 85-88.

¹⁹ B-0009, p. 11; B-0133.

²⁰ B-0120, p.8.

quantité en fonction de la proportionnelle de la façon dont nous on l'évalue, on est de toute façon dix pour cent (10 %) en bas, la réponse même à l'engagement 5 est dix pour cent (10 %) plus haute que toutes les IF qu'on s'attend à observer réellement pour deux mille dix-huit (2018) puis seize pour cent (16 %) plus élevée que ce qu'on s'attend à observer réellement pour deux mille dix-huit (2018) quand on prend la lecture du graphique [des prévisions simulées des risques de maintenance]. »²¹

31. Le Transporteur lui-même admet qu'une telle projection pour 2018 n'est pas réaliste :

« La prévision pour 2018 de 6 750 IF telle qu'évaluée par la FCEI constituerait une hausse de presque 10 % par rapport à 2017. Considérant la maintenance additionnelle effectuée en 2017 qui freine l'effet de spirale, cette prévision semble exagérée comparée à la hausse réelle historique de l'ordre de 6 %. »²²

32. Cette stabilisation des IF peut s'expliquer selon M. Gosselin par la hausse du budget de maintenance pour les années 2017 et 2018 :

« Mais je pense qu'il ne faut pas perdre de vue aussi qu'en deux mille dix-sept-deux mille dix-huit (2017-2018) on a une hausse du budget de maintenance importante. Il y a quelque chose qui a changé aussi donc on a un effort plus important. Donc, c'est normal de s'attendre à ce qu'on ne soit pas juste sur une tendance qui se continue. »²³

33. Cette hausse budgétaire justifie également selon M. Gosselin d'accorder peu d'importance au niveau d'IF de 2015 et 2016 dans l'appréciation de la tendance des IF pour 2019 et au-delà²⁴.

34. Ainsi pour le budget de maintenance de l'année 2019, la FCEI recommande donc un budget de 364 M\$ soit :

- le budget de l'année de base 2018 (370 M\$), puisque le Transporteur à l'année de base était confiant de pouvoir effectuer 100 % de la stratégie de maintenance adaptée avec les montants alloués à la maintenance à ce moment-là

- moins 5 M\$ pour la maîtrise de la végétation puisque nous croyons que le budget de 2018 alloué à la maîtrise de la végétation est suffisant;

²¹ NS, vol. 5, pp. 92-93.

²² B-0086, p. 50.

²³ NS, vol. 5, pp. 95-96.

²⁴ NS, vol. 5, p. 96.

- moins 6 M\$ pour les événements non prévus, puisque tel que démontré par notre preuve le hasard n'explique pas, contrairement à ce que prétend le Transporteur, les résultats des six premiers mois de 2018²⁵.

- auquel on ajoute 5 M\$ pour les ajustements économiques, soit l'inflation, tel que précisé lors du témoignage de M. Gosselin²⁶.

35. Parallèlement, la FCEI recommande une réduction de 3,5 M\$ du budget de services partagés.²⁷

(ii) Indicateur d'indisponibilités forcées de 2^e génération

36. En réponse à la demande de la Régie de l'énergie dans sa décision D-2018-021 de produire un indicateur de deuxième génération ayant notamment pour objectif de mieux évaluer l'impact des défaillances et d'aborder les stratégies de maintenance en regard de l'indicateur IF de 2^e génération²⁸, le Transporteur présente un indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances (IFD).

37. Sur la base de calculs que la FCEI a présentés dans son mémoire²⁹, la FCEI recommande d'exclure la variable autorisation de l'exploitant et la variable de durée de l'indicateur sur la base des commentaires :

- La variable autorisation de l'exploitant : cette variable (1) n'est en fait que le nombre d'occurrences, lequel est déjà rapporté dans le volet 1 de l'indicateur, (2) elle ne mesure pas l'impact des indisponibilités et ajoute peu à l'indicateur en termes d'information et étant prédominante par son ampleur, elle risque de diluer inutilement l'information apportée par les autres variables.
- la variable de durée : bien qu'apportant une information intéressante sur les délais de réparation des défaillances, (1) elle apporte également peu d'information sur l'impact, mais plutôt sur la capacité du Transporteur à remédier rapidement à la situation et (2) elle présente le défaut de dépendre des stratégies de gestion des actifs du Transporteur risquant de compliquer l'interprétation de l'indicateur.

²⁵ C-FCEI-0009, pp. 9 et 10.

²⁶ NS, vol. 5, pp. 96-97.

²⁷ NS, vol. 5, p. 98.

²⁸ Décision D-2018-021, para. 61-62.

²⁹ C-FCEI-0009, p. 5, tableau 1.

38. En audience, le Transporteur mentionne que les occurrences en elles-mêmes ont un impact puisque des gens se déplacent « aller l'observer ». ³⁰
39. Selon la FCEI, ce déplacement ne devrait pas constituer un impact suffisant pour justifier d'inclure l'autorisation de l'exploitant dans l'indicateur d'impact de l'IDF. Le nombre d'IFD reflétant déjà cet impact.
40. La FCEI souhaite souligner que chaque élément du tableau produit en réponse à la question 3.4 de la demande de renseignements no 1 de l'AHQ-ARQ présente un intérêt et que ce tableau pourrait faire l'objet d'un suivi dans sa totalité ³¹. Une ventilation par famille d'équipement pourrait même être produite au besoin.

(iii) Services partagés - Environnement

41. Alors que le Transporteur demande une hausse de 3,1 M\$ du budget associé aux services en environnement des unités corporatives en 2019 soit environ 50% d'augmentation par rapport à l'année réelle 2017, la FCEI considère que l'explication donnée par le Transporteur pour justifier en partie cette hausse, soit le vieillissement du parc d'équipement, est insuffisante, puisque celui-ci n'est pas un phénomène nouveau.
42. La FCEI recommande à la Régie de l'énergie de ne pas reconnaître la croissance de 2,3 M\$ pour cette activité.

(iv) Budget spécifique pour les mises à la terre (MALT)

43. À la suite de la mise sur pied d'un programme provincial de diagnostics et de correctifs de redressement des MALT s'étalant sur trois ans de 2018 à 2010, le Transporteur a présenté sa prévision budgétaire pour l'année 2019, soit la deuxième année du programme.
44. La FCEI a émis les commentaires suivants quant aux modifications que le Transporteur a apportées à son programme :

« Au dossier tarifaire précédent, la FCEI avait jugé raisonnable et prudente l'approche du Transporteur de procéder à l'ensemble des diagnostics dès 2018 afin de prioriser par la suite les interventions et cela d'autant plus que les travaux correctifs sont susceptibles de varier de manière importante d'une installation à l'autre. Elle s'étonne de constater au présent dossier que le Transporteur semble avoir abandonné cette approche.

Considérant le caractère diversifié des travaux correctifs, le faible nombre de diagnostics

³⁰ NS, vol. 3, p. 144.

³¹ B-0056, p. 9, tableau R3.4.

réalisés au moment de faire la prévision budgétaire pour 2019, l'absence d'information sur la nature des coûts qui seront encourus (dépenses capitalisables ou non), l'absence de retour d'expérience sur le coût des travaux correctifs à ce jour et l'écart relativement important entre les interventions réalisées au 30 septembre 2018 et la prévision 2018, la FCEI est préoccupée par l'acuité de la prévision budgétaire du Transporteur pour 2019. »³²

45. Les réponses fournies par le Transporteur dans sa preuve³³ ne satisfont pas la FCEI :

« Quant au caractère involontaire des reports aux correctifs de MALT, la FCEI soumet que la priorisation de certaines activités et la réduction de la force de travail sont des choix volontaires quoiqu'en dise le Transporteur.

Pour ce qui est de l'évolution du contexte d'affaires, la FCEI qu'un changement délibéré des orientations internes ne devrait pas être considéré comme une modification au contexte d'affaires dans le contexte de la décision D-2018-021. Selon la FCEI, conclure autrement affaiblirait de manière importante l'encadrement réglementaire relatif à l'établissement des tarifs en ouvrant la porte à toutes sortes de demandes de budgets spécifiques sous prétexte que les orientations internes ont changé. »³⁴

46. La FCEI recommande à la Régie de l'énergie de maintenir la limitation de la portée du budget spécifique aux seules interventions diagnostiques et d'exclure le montant de 6,5 M\$ relatif aux travaux correctifs du budget spécifique.
47. La FCEI recommande également d'exiger des justifications quant à l'évolution du budget global pour les interventions diagnostiques.
48. Si la Régie devait autoriser un budget pour les activités correctives, la FCEI recommande de réduire celui-ci considérant l'incertitude importante entourant cette prévision et sachant que le programme se poursuivra au-delà de 2019.

D. PRÉVISION DE LA BASE DE TARIFICATION ET COÛTS ASSOCIÉS

49. L'an dernier, lors du dossier tarifaire 2019, la FCEI avait, lors de sa plaidoirie, fait l'inventaire des mesures prises ces dernières années pour améliorer la prévision des mises en service. La FCEI est consciente des efforts faits par le Transporteur afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions. Cependant, force est de constater que les écarts perdurent malgré les multiples mesures prises à ce jour.

³² C-FCEI-0009, p. 13.

³³ B-0017, p. 15

³⁴ C-FCEI-0009, p. 14.

50. Or, tel qu'exprimé dans son mémoire, malgré ces mesures, des surestimations importantes de la base de tarification demeurent d'année en année et atteignent même un sommet de 399 M\$ en 2017, pour une moyenne de 233 M\$³⁵.
51. Rien ne permet de croire qu'il en ira autrement en 2019. D'autant plus que le Transporteur a déjà annoncé des modifications à la liste des mises en service pour 2019 lors de son témoignage³⁶ et bien que le Transporteur poursuive l'implantation des mesures, certaines arrivant à maturité, il n'en annonce aucune nouvelle.
52. La FCEI estime que la meilleure prévision de la surestimation de la base de tarification et de son impact sur le revenu requis avant prise en compte du facteur de glissement pour 2019 est l'écart historique des cinq dernières années, soit 233 M\$ et 57 M\$,
53. Tel qu'exprimé dans son mémoire, la FCEI estime que la meilleure prévision de l'impact de la surestimation de la base de tarification sur le revenu requis avant la prise en compte du facteur de glissement pour 2019 est l'écart historique des cinq dernières années, soit 57 M\$³⁷. Pour l'année 2019, le facteur de glissement induit une baisse du revenu requis de 28,4 M\$ lequel doit être retranché de l'écart historique de 57 M\$.³⁸
54. Par conséquent, la FCEI recommande un ajustement à la baisse additionnelle de 29 M\$ du revenu requis de l'année témoin 2019 pour tenir compte des différents effets, notamment le rendement, l'amortissement et les taxes, de la surévaluation de la base de tarification.
55. Rappelons que la Régie a déjà effectué une réduction des coûts en adoptant une approche similaire qui tenait en compte les écarts historiques :

« [284] La Régie constate que les frais corporatifs réels des années 2005 à 2009 se sont avérés inférieurs à chaque année à ceux qu'elle a autorisés.

[285] Suivant ces résultats, la Régie est d'avis que le montant autorisé de l'année 2010, utilisé comme point de départ pour établir le budget 2011, est surévalué. De 2005 à 2009, la surévaluation est en moyenne 4,5 M\$. En conséquence, la Régie demande au Distributeur de réduire ses frais corporatifs pour l'année témoin 2011 d'un montant additionnel de 3,0 M\$, pour les établir à 39,0 M\$. »³⁹

³⁵ C-FCEI-0009, p. 16.

³⁶ NS, vol. 4, pp. 129-131.

³⁷ C-FCEI-0009, p. 16.

³⁸ B-0059, p. 6; B-0126, p. 8.

³⁹ Décision D-2011-028, para. 284 et 285.

« [377] Tel qu'illustré au tableau suivant, la Régie observe une surestimation moyenne des charges des « Services professionnels et autres », entre le montant demandé par le Distributeur et le réel, de 24,2 M\$ sur la période 2011 à 2015, en excluant les réductions qu'elle a demandées dans ses décisions précédentes. La surestimation moyenne, entre le montant autorisé et le réel, est de 17,2 M\$ sur cette même période.

[378] La Régie juge que les coûts prévus pour les services professionnels sont surestimés, d'après les écarts observés entre les montants demandés par le Distributeur et les montants réels de 2011 à 2015. »⁴⁰

56. Et particulièrement, relativement à la base de tarification lors du dossier tarifaire 2018 :

« [569] L'examen des cinq dernières années fait ressortir de façon récurrente d'importants écarts entre les montants projetés et les valeurs historiques de la base de tarification. La Régie constate une surévaluation moyenne de la base de tarification pour la période de 2013 à 2017 de 185 M\$. En excluant les valeurs extrêmes des années 2013 et 2016, la surévaluation moyenne s'établit à 170,7 M\$.

[570] Sur cette base, la Régie estime à 170 M\$ la surévaluation de la base de tarification de l'année témoin 2018.

[...]

[574] Compte tenu de ce qui précède, la Régie réduit la base de tarification du Transporteur pour l'année témoin 2018 d'un montant de 170 M\$, aux fins de la détermination de ses revenus requis et de ses tarifs. »⁴¹

57. Le tout respectueusement soumis.

Montréal, ce 7 décembre 2018

Fasken Martineau DuMoulin

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Copie conforme

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Procureurs de l'intervenante FCEI

⁴⁰ Décision D-2017-022, para. 377 et 378.

⁴¹ D-2018-021, para. 569, 570 et 574.