

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

**NO : R-4096-2019**

**HYDRO-QUÉBEC**, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

---

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET  
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2020**

---

**PLAIDOIRIE DU TRANSPORTEUR**

## Table des matières

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Introduction.....  | 3  |
| 2   | Faits saillants.....   | 3  |
| 3   | Performance.....   | 4  |
| 4   | Modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables réglementaires | 8  |
| 5   | Revenus requis.....  | 13 |
| 5.1 | Formule d'indexation, croissance des activités et autres aspects .....         | 13 |
| 5.2 | Facteurs Y : Évolution de la base de tarification et amortissement.....        | 14 |
| 5.3 | Facteur de croissance des activités (Facteur C) suivi de décision.....         | 16 |
| 6   | Taux de pertes de transport .....  | 17 |
| 7   | Projet du Poste Aqueduc .....  | 22 |
| 8   | Intervenants .....   | 24 |
| 8.1 | AHQ-ARQ.....   | 24 |
| 8.2 | AQCIE-CIFQ.....  | 35 |
| 8.3 | FCEI.....  | 43 |
| 9   | Conclusion .....   | 45 |

## 1 Introduction

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »)  
2 s'adresse à la Régie de l'énergie (ci-après la « Régie ») afin de modifier ses tarifs pour  
3 l'année 2020 de façon à ce que ceux-ci génèrent les revenus requis à la prestation de  
4 ses services et permettent l'atteinte d'un rendement raisonnable sur sa base de  
5 tarification (ci-après « BT »).

6 Le Transporteur soumet que la preuve documentaire produite en appui à sa demande  
7 est concluante, complète et contient toutes les informations nécessaires à la prise de  
8 décision par la Régie. Cette preuve documentaire a été appuyée par les témoignages  
9 probants des représentants du Transporteur.

10 L'argumentation du Transporteur se concentre sur les sujets à débattre. L'objectif n'est  
11 pas de reprendre en entier la preuve documentaire et testimoniale du Transporteur  
12 offerte à la Régie. Le Transporteur s'en remet à sa preuve administrée dans le présent  
13 dossier. Il présente, dans les sections suivantes, ses réponses aux principales  
14 interrogations de la Régie ainsi qu'à certaines positions des intervenants.

## 2 Faits saillants<sup>1</sup>

15 Pour ses tarifs de l'année 2020, le Transporteur demande à la Régie de lui permettre  
16 de récupérer les revenus requis prévus de 3 488 M\$ par une hausse tarifaire de 0,9 %.  
17 Cette demande couvre la deuxième année d'application du mécanisme de  
18 réglementation incitative (ci-après « MRI ») approuvé par la Régie de l'énergie  
19 (ci-après « Régie »). Ainsi une part des revenus requis du Transporteur est  
20 maintenant établie au moyen d'une formule d'indexation alors que les autres coûts  
21 associés aux investissements (amortissement et rendement associés) continuent  
22 d'être établis sur la base de la méthode du coût de service.

23 Les résultats des indicateurs associés à la fiabilité du service aux clients donnent des  
24 résultats comparables à ceux des dernières années. Toutefois, le Transporteur  
25 constate que les indicateurs qui mesurent l'état des actifs confirment ses  
26 préoccupations concernant les enjeux associés au vieillissement des actifs.

27 Ainsi la tendance des heures associées à la maintenance préventive comparée à celle  
28 des heures associées à la maintenance corrective, le taux de risque mesuré en  
29 maintenance conditionnelle et le nombre d'occurrences des indisponibilités forcées  
30 dues aux défaillances (« IFD ») sont à la hausse et demeurent largement au-dessus  
31 des valeurs historiques. Malgré les efforts du Transporteur et les budgets de  
32 maintenance disponibles, il n'a pas été en mesure de réaliser 100 % de la stratégie

---

<sup>1</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

1 de maintenance adaptée tout comme en 2017. Il constate ainsi une hausse du retard  
2 en maintenance en 2018.

3 La hausse du revenu requis de 73 M\$ par rapport à celui autorisé pour l'année 2019,  
4 est principalement attribuable à un fort volume de mises en service que le  
5 Transporteur est confiant de réaliser pour l'année 2020.

6 Certains sujets particuliers sont également visés par la présente demande.

7 Tout d'abord l'abandon des travaux liés aux CS23 compte pour 29,5 M\$ des revenus  
8 requis de l'année en cause.

9 Le Transporteur demande également le retrait de l'indicateur impact des  
10 indisponibilités forcées dues aux défaillances des équipements (« Impact-IFD ») qui a  
11 été nouvellement développé et qui demeure en rodage. Cet indicateur ne satisfait pas  
12 les critères favorisant une bonne performance à être reliée aux mécanismes de  
13 traitement des écarts.

14 Le Transporteur a également investi temps et efforts dans un esprit d'allégement de  
15 sa preuve documentaire. Ainsi ce dernier a revu la structure de sa preuve, tel que  
16 présenté à la Régie.

17 En audience<sup>2</sup>, M. Verret s'exprime à cet égard et mentionne que le Transporteur sera  
18 en attente des indications de la Régie quant au contenu anticipé de la preuve  
19 documentaire attendue lors de ses prochains dossiers tarifaires.

### **3 Performance<sup>3</sup>**

#### ***Performance comparative***

21 L'indice composite de l'ACÉ est présenté pour chacune des années 2013 à 2018 selon  
22 les résultats de cet indicateur, il appert que le Transporteur est performant puisque  
23 ces résultats étant meilleurs que la moyenne des résultats des entreprises  
24 participantes.

25 Les résultats du Transporteur par rapport à sa propre performance démontrent que la  
26 fiabilité du réseau de transport s'est maintenue sensiblement au même niveau pour  
27 les années 2016 et 2017 en plus de se maintenir au-dessus des comparables.

28 L'année 2017 a été marquée par un niveau de mise en service important, d'où l'effet  
29 sur la portion de l'indicateur. En 2018 un niveau des mises en service inférieur à 2017  
30 ramène l'indicateur dans le quadrant faisant état des meilleures performances.

---

<sup>2</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 31-35](#).

<sup>3</sup> [B-0005](#), HQT-2, Document 1.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

### **1 Performance interne**

2 Les indicateurs de l'état des actifs, à savoir le nombre de IF, la tendance de  
3 maintenance préventive et corrective, le taux de risque mesuré en maintenance  
4 conditionnelle, tous donnent au Transporteur une perspective des défis majeurs  
5 auxquels il doit faire face pour maintenir la performance d'un parc d'équipements de  
6 plus en plus âgé.

7 Quant aux indicateurs de fiabilité du service aux clients, le Transporteur tient à préciser  
8 que ces indicateurs ne reflètent pas l'état actuel du réseau puisqu'ils ne sont pas  
9 toujours affectés en raison de la redondance des équipements et de la portée limitée  
10 de ce qu'ils mesurent. Ces indicateurs mesurent seulement l'impact chez le client. En  
11 2018, les résultats des indicateurs associés à la fiabilité du service rendu sont  
12 comparables à ceux des dernières années. Cependant, dans un contexte de réseau  
13 vieillissant, le Transporteur fera face à une croissance des besoins de remplacement  
14 d'actifs et de maintenance au cours des prochaines années. Ainsi, avec des  
15 ressources financières stables et des retraits d'équipements complexes à obtenir, il  
16 sera difficile de maintenir une telle performance.

### **17 Déficit de Maintenance & Stratégie de pérennité**

18 Lors des contestations aux demandes de renseignements au présent dossier, la Régie  
19 a questionné le lien entre le fait de ne pas avoir pleinement réalisé la maintenance ces  
20 dernières années et l'impact d'une telle situation sur la stratégie de pérennité des  
21 investissements.

22 En audience<sup>4</sup>, Mme Roby a présenté la position du Transporteur quant à sa stratégie  
23 de gestion des actifs sur trois axes :

- 24 • L'impact de la réalisation de la stratégie de maintenance adaptée à moins de  
25 100 % sur la stratégie de pérennité :
  - 26 ○ Dégradation des actifs ;
  - 27 ○ Accumulation du retard en maintenance préventive avec une  
28 méconnaissance de l'état actuel des équipements pour lesquels la  
29 maintenance est en retard ;
  - 30 ○ Diminution du nombre d'interventions en maintenance préventive ;
  - 31 ○ Hausse des défaillances et donc des indisponibilités forcées ;
  - 32 ○ Déplacement de ressources vers la maintenance corrective et vers le  
33 remplacement d'actifs en mode urgence (inefficience) ;

---

<sup>4</sup> B-0101, HQT-11, Document 2.1, [pp. 10-19](#) et A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 48-61](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1           ○ C'est principalement les bris (remplacement en urgence) qui est la  
2           conséquence de la stratégie à moins de 100 % sur la stratégie  
3           d'investissement
- 4           ○ En raison de l'inertie sur le réseau associé au volume d'équipements  
5           et à l'état des actifs, l'impact d'une maintenance préventive insuffisante  
6           se fait sentir avec un certain décalage.
- 7           • L'impact de la stratégie de pérennité sur l'évolution du taux de risque en  
8           maintenance conditionnelle :
- 9           ○ L'augmentation du taux de remplacement des équipements en  
10          pérennité n'a que très peu d'impact sur l'évolution du taux de risque en  
11          maintenance et, de façon générale, la stratégie de maintenance est  
12          beaucoup moins coûteuse que de réaliser des remplacements  
13          préventifs :
- 14                ▪ L'augmentation du taux de remplacement des équipements en  
15                pérennité n'a que très peu d'impact sur l'évolution du taux de  
16                risque en maintenance (l'exemple du projet de remplacement  
17                des disjoncteurs PK est probant à cet égard) ;
- 18                ▪ La stratégie de maintenance préventive est beaucoup plus  
19                avantageuse (l'exemple de maintenance préventive pour les  
20                disjoncteurs GFX est probant à cet égard).
- 21          • L'importance de réaliser 100 % de la stratégie de maintenance adaptée :
- 22                ○ À ce sujet, en audience<sup>5</sup>, Mme Roby conclut comme suit :
- 23                « Finalement, soulignons l'importance de réaliser cent pour cent (100 %) de la  
24                stratégie de maintenance adaptée. À défaut de quoi, eh bien, dans un premier temps,  
25                par une méconnaissance de l'état des actifs et par la suite, à moyen terme, par une  
26                augmentation des défaillances et des IF qui occasionneront une augmentation des  
27                bris. Les résultats réels des indicateurs présentés démontrent les effets de ne pas  
28                réaliser cent pour cent (100 %) de la stratégie de maintenance adaptée et confirment  
29                la tendance par laquelle le réseau continue de se dégrader. Rappelons que de façon  
30                générale, un remplacement préventif à l'investissement coûte sept (7) à quarante (40)  
31                fois plus cher qu'une intervention en maintenance conditionnelle et tel que démontré,  
32                le fait de devancer des investissements aurait peu d'effets sur le risque. »

---

<sup>5</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 60](#).

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

1 En conclusion, la prévision pour l'année 2018 anticipait une hausse de maintenance  
2 corrective, soit une déviation des heures prévues pour faire la maintenance préventive  
3 vers la maintenance corrective. Les résultats réels de 2018 démontrent une hausse  
4 plus élevée que les valeurs antérieures<sup>6</sup>. Tout comme en 2017, malgré les efforts  
5 d'efficience, le Transporteur n'a pas été en mesure de réaliser 100 % de sa stratégie  
6 de maintenance adaptée en 2018. Le retard de maintenance s'est accru de plus de  
7 15 % en 2018.

8 Le Transporteur réitère que le niveau de maintenance corrective atteint est  
9 préoccupant et jugé non soutenable à long terme et qu'il vise toujours à un retour à  
10 des valeurs acceptables, soit moins de 17 % de ressources dédiées à la maintenance  
11 corrective, ce qui est comparable aux résultats observés de 2010 à 2014.

### **Sollicitation du réseau**

12 Le Transporteur suggère à la Régie de mettre un terme à ce suivi.

13 Tel que mentionné en audience<sup>7</sup> par M. Roy, il ressort que bien que cette courbe  
14 illustre une partie de la forte sollicitation du réseau, elle donne des informations d'une  
15 utilité toute relative à la Régie quant à la détermination des marges ou plages  
16 disponibles pour les fins de la réalisation de la maintenance notamment en ce que le  
17 Transporteur n'utilise pas cette courbe dans ses opérations.

18 Ainsi, M. Roy témoigne que les retraits pour fins de maintenance sont de plus en plus  
19 difficiles à obtenir, ou à octroyer, considérant la forte sollicitation du réseau. Ainsi, le  
20 tableau ne traduit pas ces difficultés car il ne contient pas d'information à l'égard des  
21 aspects prépondérants suivants:

- 22 • Pour la période de décembre à fin février, la charge locale est très forte et très  
23 sensible à la température. Durant cette période, seuls certains retraits sont  
24 octroyés, à savoir ceux sans impact ainsi que les retraits associés à de la  
25 maintenance corrective urgente ;
- 26 • Pour la période des mois de mars et de novembre, les plus grandes marges  
27 observées sont souvent associées à la grande variabilité de la température et  
28 donc de la charge locale, ce qui n'est pas nécessairement associé à des  
29 retraits ;  
30

---

<sup>6</sup> Le Transporteur souligne que le ratio correctif préventif est passé de 20 % à 21 % de 2017 à 2018, tel que prévu par le MGA.

<sup>7</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 75 et ss.](#)

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1       • Pour la période d'avril à octobre, les marges disponibles sont illustrées de  
2       manière théorique. Cette illustration ne prend pas en compte les aspects de  
3       stabilité et de « programmabilité » des retraits qui sont dictés par des règles  
4       d'ordonnancement très contraignantes.

5       En audience<sup>8</sup>, M. Roy :

6           « Pour nous, la figure, bien qu'elle ait été utile pour représenter une partie du phénomène de  
7           sollicitation du réseau, a ses limites et elle ne permet pas de représenter l'ensemble de  
8           l'analyse ou l'ensemble de la complexité qui est le phénomène de l'octroi ou du refus des  
9           retraits. Pour cette raison-là, on ne recommande pas à la Régie d'en faire un suivi, à ce niveau-  
10          là. Si l'intention de la Régie est de suivre ce phénomène-là, cette figure-là, elle a une partie  
11          qu'elle explique, mais elle a une grande partie qu'elle n'explique pas aussi. »

12       En conclusion, le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'abandonner  
13       le suivi de la figure 11<sup>9</sup> présenté en preuve qui représente la sollicitation du réseau de  
14       transport.

### **4 Modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables réglementaires<sup>10</sup>**

15       Le Transporteur a déposé au dossier R-4093-2019 une demande pour la création d'un  
16       compte d'écart et de reports (« CÉR ») découlant de l'abandon du projet de réfection  
17       d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la  
18       Manicouagan, en ce qui concerne les travaux liés au CS23. La Régie a accueilli cette  
19       demande.

20       Le Transporteur rappelle que le projet initialement autorisé par la Régie consistait à la  
21       réfection majeure du CS24 ainsi que des systèmes connexes relatifs aux CS23 et  
22       CS24. Les travaux concernant le CS24 sont complétés et en service alors que les  
23       travaux concernant le CS23 ont cessé.

24       Ainsi à la fin de l'année 2018, l'intention du Transporteur était de finaliser le projet et  
25       de procéder au remplacement du système de démarrage du CS23 comme prévu  
26       initialement.

27       Toutefois, en avril 2019, une inspection du rotor a révélé que les guides d'air étaient  
28       endommagés. Suite à un avis d'expertise cumulé aux éléments nouveaux identifiés,  
29       ceux-ci ont amené le Transporteur à revoir le projet. Ainsi, il considère qu'il serait  
30       nécessaire d'engager des coûts supplémentaires d'environ 36 M\$ pour la finalisation

---

<sup>8</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 94](#).

<sup>9</sup> [B-0005](#), HQT-2, Document 1.

<sup>10</sup> [B-0006](#), HQT-3, Document 1.



## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

1 des travaux reliés au CS23. Compte tenu des coûts déjà engagés au 30 avril 2019, le  
2 coût total final du projet aurait ainsi été porté à environ 120 M\$.

3 Devant l'ampleur de ces coûts supplémentaires et surtout des risques de découvrir  
4 d'autres problèmes inhérents lors de l'ouverture du CS23, l'investissement requis pour  
5 poursuivre les travaux n'est plus une option viable pour le Transporteur. Pour ces  
6 raisons, ce dernier a fait le choix d'abandonner les travaux qui étaient prévus sur le  
7 CS23 et ainsi de récupérer certains équipements pouvant servir de pièces de réserve  
8 pour les autres CS du réseau.

9 Le Transporteur propose donc, dans la présente demande, de disposer du solde de  
10 ce CÉR dans ses revenus requis de l'année témoin 2020 sur la base de l'élément de  
11 contexte des PCGR des États-Unis, qui exigent que les coûts d'abandon de projet  
12 soient comptabilisés dans l'exercice financier au cours duquel un tel abandon se  
13 réalise.

14 Le Transporteur précise enfin que le solde de ce CÉR et sa disposition dans les  
15 revenus requis dans l'année 2020 seront ajustés selon les données réelles au  
16 31 décembre 2019, lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis  
17 à la suite de la décision sur le fond concernant la présente demande tarifaire.

18 Le Transporteur demande donc à la Régie d'approuver la disposition des coûts réels  
19 portés au « CÉR projet poste de la Manicouagan réfection CS24, abandon des travaux  
20 reliés au CS23 » dans les revenus requis de l'année 2020.

### ***Indicateurs de performance liés au MTER - Impact-IFD***

22 Dans sa décision D-2019-060, la Régie a ordonné au Transporteur d'utiliser  
23 l'indicateur Impact-IFD (avec sept (7) critères) aux fins des indicateurs de performance  
24 en liaison avec le MTER.

25 Cet indicateur Impact-IFD fut donc récemment développé à la demande de la Régie.

26 Or, le Transporteur a constaté que l'indicateur Impact-IFD est un indicateur insuffisant  
27 et qui demeure en phase de rodage.

28 Principalement l'indicateur Impact-IFD ne satisfait pas les critères à retenir pour le  
29 MTER. Ainsi, la Régie a établi les balises pour guider le choix des indicateurs de  
30 performance à être reliés au MTER. Notamment, ces indicateurs devraient s'inspirer  
31 de ceux utilisés actuellement dans le cadre des dossiers tarifaires et dont l'historique  
32 est connu. Or, l'Impact-IFD est de conception récente et, notamment en raison de sa  
33 complexité, doit encore demeurer en rodage pour une période suffisamment longue  
34 afin que sa robustesse et sa représentativité soient démontrés.

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 Le Transporteur souligne que les critères en font un indicateur non utilisable aux fins  
2 de mesure de la performance du réseau et d'établissement de stratégies de  
3 maintenance.

4 Le Transporteur propose donc face à ces constats, de retirer cet indicateur de  
5 l'évaluation de sa performance dans le cadre du MTER.

6 En l'absence d'un indicateur de substitution dans la catégorie *disponibilité du réseau*,  
7 le Transporteur propose d'écarter cette dernière catégorie de transférer l'indicateur  
8 traitement de la végétation vers la catégorie sécurité et environnement et de mettre à  
9 jour la pondération des indicateurs en répartissant également pondération de  
10 l'Impact-IFD de 12,5 %, à travers les autres indicateurs.

11 En conséquence, le Transporteur souhaite abandonner cet indicateur ou, selon les  
12 indications à venir de la Régie, le Transporteur propose de développer un indicateur  
13 « Taux d'indisponibilité des équipements », sans notion d'impact ni de cause.

14 Lors de l'audience<sup>11</sup>, M. Chagnon mentionne dans sa présentation ce qui suit à cet  
15 égard:

- 16 • Le développement ainsi que le calibrage d'un indicateur prend du temps. À  
17 titre d'exemple, le premier dépôt de l'indicateur IF à la Régie a été précédé de  
18 4 années de développement.
- 19 • La Régie a ordonné en 2017 et 2019 au Transporteur la production de  
20 différentes déclinaisons d'un indicateur IF de 2e génération selon des critères  
21 d'occurrence et d'impact.
- 22 • Le Transporteur s'est affairé à développer ces indicateurs en y dédiant des  
23 ressources, tant en développement qu'en interprétation de ces données. De  
24 ces travaux découlent les constats suivants :
  - 25 ○ Les croisements des bases de données sont complexes et parfois les  
26 informations obtenues sont instables ;
  - 27 ○ L'indicateur n'est pas utilisé dans l'industrie ;
  - 28 ○ L'indicateur n'est pas mature et n'est pas intégré aux processus  
29 d'affaires de l'entreprise.

30

31

---

<sup>11</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 64-74](#).

## **Plaidoirie du Transporteur**

---

1 Le Transporteur, face à ces constats, se tourne vers une autorité de l'industrie, l'ACÉ.  
2 Celle-ci distingue deux catégories d'indicateurs de performance, à savoir ceux  
3 associés à la **fiabilité du service aux clients** (T-SAIDI et T-SAIFI) et ceux associés  
4 à la **disponibilité du réseau**<sup>12</sup>.

5 Pour l'ACÉ, la disponibilité du réseau mesure la performance des équipements via  
6 l'ensemble des indisponibilités forcées des équipements majeurs, et ce, provenant de  
7 toutes causes. Ces indisponibilités sont pondérées par la durée de l'indisponibilité et  
8 le nombre total d'emplacements exploités afin d'en obtenir un **taux d'indisponibilité**.

9 Les indicateurs choisis en MRI pour être associés au MTÉR sont des indicateurs qui  
10 répondent partiellement ou pas du tout à la notion de disponibilité du réseau de l'ACÉ.  
11 Dit autrement, les indicateurs actuels ne sont pas des indicateurs de disponibilité de  
12 réseau tel que définis par l'ACÉ<sup>13</sup>.

13 Lors de l'audience<sup>14</sup>, dans un premier temps en écho à la lettre procédurale du  
14 4 décembre 2019 de la Régie, laquelle contenait diverses approches, le représentant  
15 du Transporteur M. Chagnon mentionne ce qui suit :

- 16 • Le nombre d'IFD est en forte hausse et ce, en lien avec les prévisions  
17 découlant de la stratégie de gestion des actifs ;
- 18 • La croissance annuelle moyenne de 3,25 % de 2013 à 2018 est effectivement  
19 représentative mathématiquement de l'historique des IFD, cependant, celle-ci  
20 ne reflète pas l'évolution anticipée des IFD qui est plutôt corrélée avec  
21 l'évolution du risque en maintenance ;
- 22 • L'utilisation d'une moyenne sur le pourcentage de croissance est pénalisante  
23 puisque le Transporteur considère que la cible doit tenir compte de la forte  
24 hausse historique<sup>15</sup> ;
- 25 • Toute méthode qui fixerait des seuils non corrélés avec la stratégie de gestion  
26 des actifs, qui prévoit une évolution non linéaire des défaillances due au  
27 vieillissement du réseau, serait injustement pénalisante pour le Transporteur ;

---

<sup>12</sup> Le Transporteur rappelle l'importance de ne pas confondre les indicateurs de performance avec les indicateurs d'état et de fiabilité des actifs.

<sup>13</sup> B-0101, HQT-11, Document 2.1, [p. 23](#).

<sup>14</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 69 et ss.](#)

<sup>15</sup> A-0038 NS, volume 4, 9 décembre 2019, [p.17-18](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1       • L'utilisation d'indicateurs de performance en disponibilité du réseau associés  
2       à l'impact<sup>16</sup> favorise le mauvais geste et amènerait le Transporteur à agir à  
3       l'encontre de sa stratégie de gestion des actifs afin de les contrôler. Une telle  
4       action ne contribue pas à l'efficacité du Transporteur dans ces opérations.

5       En audience<sup>17</sup>, M. Chagnon conclut comme suit:

6       « En conclusion, à la lumière des échanges qui ont eu lieu dans le cadre du présent dossier, le  
7       Transporteur croit toujours en l'importance de la catégorie « disponibilité du réseau aux MTÉR » et  
8       propose, pour le prochain MRI, de développer un indicateur « Taux de disponibilité des  
9       équipements », sans notion d'impact ni de cause, tel que proposé par l'ACÉ. »

10      Lors de la reprise d'audience<sup>18</sup>, Mme Roby et M. Chagnon, toujours en écho à la lettre  
11      procédurale du 4 décembre 2019 de la Régie, présentent la position du Transporteur<sup>19</sup>  
12      à cet égard. Ils mentionnent ce qui suit :

- 13      • IFD n'est pas stable en raison de l'historique à la hausse qui résulte de la  
14      maintenance non adaptée à l'âge du parc avant 2017 et à l'effet d'inertie ;
- 15      • En 2018, les sectionneurs et disjoncteurs, soit 2 familles d'équipements qui  
16      subissent présentement des fortes hausses, représentent 76 % des IFD et  
17      seulement 37 % des IF ;
- 18      • L'utilisation de l'IFD, dans le champ d'intervention du MTÉR « Disponibilité du  
19      réseau », donne une vision tronquée. L'IF présente une vue globale de la  
20      situation et le Transporteur maintient sa pertinence comme indicateur au  
21      MTÉR ;
- 22      • La durée, les premières contingences ou la perte de transit ne sont pas des  
23      qualificatifs d'impact, ils sont plutôt des éléments qui qualifient la disponibilité.  
24      La notion d'impact se retrouvant plutôt dans l'axe de la fiabilité de service, soit  
25      le ressenti du client ;
- 26      • L'IFD est toujours en progression marquée. Ainsi, le Transporteur considère  
27      que l'établissement de seuils et cible basés sur l'historique est pénalisant ;
- 28      • Les données 2015-2018 sont les plus représentatives de la récente  
29      performance, donc plus valables pour l'établissement de la cible et des seuils ;
- 30      • L'IFD devrait être retiré et substitué par l'IF en retirant le qualificatif « impact »  
31      aux indicateurs IFD-Durée, IFD-Première contingence et IFD-Perte de transit ;

---

<sup>16</sup> Tel que proposé par la Régie, à savoir : la durée, la perte de transit et la première contingence, telles que calculées dans l'indicateur IFD-impact.

<sup>17</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 74](#).

<sup>18</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [pp. 15-24](#).

<sup>19</sup> [B-0102](#), HQT-11, Document 2.1.1

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1       • Pour le futur, le champ « disponibilité du réseau » devrait être mesuré par un  
2       indicateur « Taux de disponibilité des équipements », sans notion d'impact ni  
3       de cause.

4   En conclusion, le Transporteur demande respectueusement à la Régie :

- 5       ➤ Abandonner l'indicateur Impact-IFD ;  
6       ➤ Accepter sa proposition de répartition de la pondération de cet indicateur sur  
7       les autres indicateurs, tel que proposé en preuve; SUBSIDAIREMENT,  
8       accepter la proposition en écho à la lettre de la Régie du 4 décembre<sup>20</sup>, tel que  
9       présenté en audience<sup>21</sup> au présent dossier par le Transporteur ;  
10      ➤ Confirmer, infirmer, son intérêt pour le développement d'un indicateur « Taux  
11      de disponibilité des équipements ».

### 5 Revenus requis<sup>22</sup>

#### 5.1 Formule d'indexation, croissance des activités et autres aspects

12   Pour l'année 2020, le Transporteur présente dans le cadre de son MRI ses revenus  
13   requis pour l'année témoin 2020. Près de 26 % (919 M\$) des revenus requis sont  
14   établis en application de la formule d'indexation pour les éléments de coûts couverts  
15   par celle-ci y incluant le facteur de croissance des activités. Les autres composantes  
16   du revenu requis, à savoir les facteurs d'exclusion (Y), les exogènes (Z) ainsi que les  
17   différents compte d'écarts et de report (CÉR) continuent d'être établis sur la base de  
18   la méthode du coût de service.

19   En audience<sup>23</sup>, M. Vézina témoigne quant aux besoins additionnels et l'évolution des  
20   revenus requis 2020. Les besoins additionnels sont de 73 M\$ et se décomposent  
21   comme suit :

- 22      • 16 M\$ application de la Formule d'indexation et du Facteur C ;  
23      • 104 M\$ attribuable aux coûts liés aux actifs (Facteur Y), soit :  
24          ○ Le rendement sur la base de tarification ;  
25          ○ L'amortissement sur les actifs ;  
26      • 30 M\$ relié à la disposition du CÉR découlant de l'abandon du projet de  
27      réfection en ce qui a trait aux travaux liés au CS23. (Facteur Y) ;

---

<sup>20</sup> [A-0034](#).

<sup>21</sup> B-0102, HQT-11, Document 2.1.1, [p. 4](#).

<sup>22</sup> [B-0011](#), HQT-5, Document 1.

<sup>23</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 35 et ss.](#)

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1 • Crédit de 77 M\$ attribuable aux autres composantes, principalement le coût  
2 de retraite et son compte d'écart pour lequel on obtient un crédit de 83 M\$.

### 5.2 Facteurs Y : Évolution de la base de tarification et amortissement<sup>24</sup>

3 Les facteurs présentés par le représentant du Transporteur, M. Vézina, concernent  
4 principalement le rendement sur la base de tarification et l'amortissement. Ces deux  
5 (2) facteurs Y sont influencés par les projections relatives aux mises en service des  
6 actifs qui sont présentés par le Transporteur pour l'année 2020.

7 En audience<sup>25</sup>, M. Vézina mentionne d'entrée de jeu qu'une vision historique de la  
8 situation est inappropriée :

9 *« Donc, suite à la lecture des mémoires des intervenants, certains remettent en doute les*  
10 *projections de notre base de tarification ainsi que les coûts qui y sont afférents à*  
11 *l'année-témoin deux mille vingt (2020). Les intervenants ont établi leurs recommandations sur*  
12 *les bases de données historiques. Or, nous tenons à prendre le temps avec vous, aujourd'hui,*  
13 *afin de démontrer que le passé n'est pas représentatif de la situation actuelle et que nos*  
14 *projections sont adéquates.»*

15 Lors de son témoignage<sup>26</sup>, à cet égard, le représentant du Transporteur M. Vézina  
16 mentionne ce qui suit quant à la valeur de la **base de tarification** projetée de l'année  
17 2020 :

#### 18 **2019**

- 19 • L'acuité des prévisions de l'année témoin 2020 débute d'abord par une  
20 robustesse au niveau de la réalisation des MES de l'année de base 2019, et  
21 ce, compte tenu que le solde de fermeture de l'année de base 2019 a un plein  
22 impact sur l'année témoin 2020 ;
- 23 • Afin d'apporter un bon éclairage à la Régie, le Transporteur a fait,  
24 exceptionnellement, une mise à jour du niveau des mises en services (MES)  
25 au 31 octobre 2019 :
- 26 ○ Les 6 plus importantes MES de projets qui avaient été projetées à  
27 l'année de base 2019 sont réalisées ;
  - 28 ○ L'ensemble des MES réalisées s'établit à 69% de réalisation annuelle,  
29 versus la projection à l'année de base 2019 ;
  - 30 ○ Les MES pour novembre et décembre à réaliser pour atteindre la  
31 prévision sont de 729 M\$. Cette valeur a déjà été atteinte dans le passé

---

<sup>24</sup> B-0011, HQT-5, Document 1.

<sup>25</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 38](#).

<sup>26</sup> B-0101, HQT-11, Document 2.1, [pp. 6-7](#) et A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 42-45](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 pour ces mêmes mois et est appuyée par une gouvernance renforcée  
2 du suivi des MES des projets.

### 3 **2020**

4 • La base de tarification projetée de l'année 2020 bénéficie de la prévision 2019  
5 de la moyenne des 13 soldes mensuels de la base de tarification. Ainsi, l'année  
6 2019 présente une moyenne 13 soldes de 21 580 M\$ versus une année  
7 témoin 2019 de 21 319 M\$, soit une somme additionnelle de 261 M\$ par  
8 rapport à l'année témoin, ce qui est complètement à l'opposé des données  
9 historiques et de la vision préconisée par les intervenants AQCIE-CIFQ et  
10 FCEI.

11 En audience<sup>27</sup>, M. Vézina, M. Roy et M. Delourme mentionnent les moyens mis en  
12 place pour améliorer l'acuité des mises en service :

- 13 • Objectifs pour la Haute direction et les chefs ;
- 14 • Mise en place de comités conjoints avec Hydro-Québec Équipements pour  
15 s'assurer de l'avancement des projets puis de la portée des mises en service;
- 16 • Mise en place de comités conjoints entre le planificateur et l'exploitant du  
17 Transporteur ;
- 18 • Meilleure maîtrise du facteur de glissement;
- 19 • Plus grande flexibilité opérationnelle avec les horaires de travail renégociés  
20 avec les métiers ;
- 21 • Conférences téléphoniques regroupant l'exploitant, les unités de maintenance  
22 et les unités équipements afin de s'assurer que tout le monde est là au bon  
23 moment et à temps ;
- 24 • Création d'équipes ad hoc pour des projets plus difficiles à réaliser afin d'avoir  
25 une coordination de toutes les parties prenantes.

26 Quant à l'**amortissement** prévu en 2020, outre qu'il découle en très majeure partie  
27 d'actifs autorisés et en services de longue date, cette rubrique de coûts bénéficie de  
28 l'acuité précitée de la base de tarification projetée. Dans sa présentation<sup>28</sup> en  
29 audience, le Transporteur précise les facteurs d'atténuation des risques 2020 quand  
30 à l'acuité des prévisions, à savoir :

- 31 • Solde d'ouverture 2020 (plein impact sur toute l'année 2020) ;

---

<sup>27</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [pp. 45-49](#).

<sup>28</sup> B-0101, HQT-11, Document 2.1, [p. 9](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1 • Ajouts nets 2020 (MES - Amortissement) les plus bas des dernières années
- 2 (323 M\$) ;
- 3 • MES planifiées en fin d'année (donc advenant des glissements importants,
- 4 impact moindre sur la moyenne de la base de tarification 13 soldes ainsi que
- 5 sur l'amortissement) ;
- 6 • Inclusion d'un Facteur de glissement de 315 M\$ mensualisé sur toute
- 7 l'année 2020 ; et,
- 8 • Aucune MES d'envergure à venir.

9 En conclusion, en audience<sup>29</sup>, M. Vézina soumet:

10 « Donc, en guise de conclusion. Compte tenu de l'ensemble de ces mesures d'atténuation  
 11 deux mille vingt (2020), compte tenu des constats sur l'acuité des projections de l'année deux  
 12 mille dix-neuf (2019) des diapositives précédentes, autant sur les mises en service que sur la  
 13 base de tarification, le Transporteur est confiant dans ses projections de l'année témoin deux  
 14 mille vingt (2020). »

### 5.3 Facteur de croissance des activités (Facteur C) suivi de décision<sup>30</sup>

15 Le Transporteur demande le maintien de l'approche proposée par le Transporteur au  
 16 dossier tarifaire 2019<sup>31</sup>. Cette approche :

- 17 • se veut simple ;
- 18 • permet un meilleur appariement des charges et des mises en service ;
- 19 • est conforme à l'appendice J des Tarifs et conditions concernant les projets de
- 20 croissance.

21 L'établissement du Facteur C sur la base d'une moyenne des 13 soldes mensuels est  
 22 un exercice complexe nécessitant un suivi sur deux années. L'exercice reviendrait à  
 23 suivre une deuxième base de tarification.

24 Quant à l'établissement du Facteur C sur la base des mises en service réelles<sup>32</sup>, le  
 25 Transporteur considère que cette option n'est pas envisageable compte tenu que :

- 26 • Les mises en service ne se réalise pas de façon stable dans le temps, ce qui
- 27 influence grandement le Facteur C ;

---

<sup>29</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 47](#).

<sup>30</sup> B-0011, HQT-5, Document 1, [pp. 20-22](#).

<sup>31</sup> R-4058-2018, phase 1, B-0012, HQT-4, Document 2, [section 4](#).

<sup>32</sup> B-0040, HQT-10, Document 1.1, [pp. 36-37](#).



## **Plaidoirie du Transporteur**

---

- 1       • Le Transporteur obtiendrait les charges que deux années après la réalisation  
2       des mises en service réalisées sur le réseau ;
- 3       • Ne permet pas l'appariement (appendice J des *Tarifs et conditions*) des  
4       charges obtenues par le Facteur C versus les charges demandées aux clients  
5       lors de la détermination des excédents aux ajouts au réseau de ses clients.

6       Le Transporteur demande donc à la Régie d'accueillir sa demande et d'approuver des  
7       revenus requis de 3 488 M\$ pour l'année 2020, sous réserve des mises à jour à venir.

### **6 Taux de pertes de transport<sup>33</sup>**

8       Dans sa décision D-2019-047, la Régie ordonne divers suivis au Transporteur en ce  
9       qui a trait aux pertes et aux taux de pertes de transport.

10      Le Transporteur a déposé une preuve étoffée concernant l'étude sur les facteurs  
11      influençant le taux de pertes du réseau, les problématiques et corrections du taux de  
12      pertes effectuées ainsi que les améliorations du processus du calcul du taux de pertes  
13      de transport qui sont, pour certaines, déjà déployées et pour d'autres, en cours de  
14      déploiement. Le Transporteur a également déposé une preuve quant à l'utilisation  
15      d'un outil de contrevalidation du taux de pertes basée sur l'estimateur d'état et  
16      développé par l'IREQ.

17      Le Transporteur a aussi présenté une preuve quant au suivi relatif à l'impact des  
18      projets d'investissements sur les pertes ou le taux de pertes de transport.

#### **19 Taux de pertes 2020**

20      En audience<sup>34</sup>, M. Roy a rappelé les efforts significatifs fait par le Transporteur pour  
21      assurer un taux de pertes 2020 fiable et valide :

22           « ...on a effectué une validation rigoureuse des années deux mille seize (2016), dix-sept  
23           (2017) et dix-huit (2018). Suite à cette validation rigoureuse-là, on a revalidé, de façon horaire,  
24           deux mille dix-sept (2017) et deux mille dix-huit (2018) et on a contrevalidé deux mille dix-huit  
25           (2018). La revalidation horaire et la contrevalidation de deux mille dix-huit (2018), n'ont pas  
26           permis de déceler d'erreurs faisant varier le taux de pertes. Dans cet ordre-là, on estime que  
27           le Transporteur a répondu à l'ensemble des suivis demandés par la Régie. On juge également  
28           que les années deux mille seize (2016), deux mille dix-sept (2017) et deux mille dix-huit  
29           (2018), sont fiables et valides. »

---

<sup>33</sup> B-0013, HQT-6, [Document 1.1](#).

<sup>34</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 98](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 De plus, en audience<sup>35</sup>, M. Roy a rappelé les efforts requis et les limitations pour  
2 contrevalider les années 2016 et 2017 :

3 « Pour ce qui est de deux mille seize (2016) et deux mille dix-sept (2017), on a également  
4 évalué la possibilité de refaire l'évaluation de deux mille seize (2016) et deux mille dix-sept  
5 (2017) avec les méthodes d'estimateurs d'état et on a évalué les efforts à deux mois à temps  
6 plein pour une ressource de l'IREQ et une ressource du Transporteur pour pouvoir faire cette  
7 contrevalidation-là. »

8 « ...même si on faisait la contrevalidation à l'aide de l'estimateur d'état, pour les années deux  
9 mille seize (2016) et deux mille dix-sept (2017), on rappelle que pour ce qui est du détail du  
10 BISI, on a un historique seulement de deux ans. On l'a déjà mentionné dans la dernière cause  
11 tarifaire. Qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire que si on devait aller, on devait refaire cette  
12 contrevalidation-là et qu'on devait identifier des éléments de vigilance, on ne serait pas en  
13 mesure de forer dans nos données pour pouvoir déceler d'où provient cet élément. »

14 Ce constat est également explicité en détails dans la réponse du Transporteur à la  
15 question 4.2.1 de la demande de renseignements no 3 de la Régie<sup>36</sup>.

16 M. Roy, rappelle également, en audience<sup>37</sup>, le risque associé de recharger les  
17 données historiques dans le SSEP :

18 « Donc, si on voulait recharger une année, il faudrait retirer les années du SSEP. Et leurs  
19 craintes, c'est qu'en retirant les années du SSEP, en faisant cette manipulation de données  
20 là ils corrompent les données actuelles, O.K., puis qu'ils ne soient plus capables de les  
21 recharger. »

22 En conclusion, le taux de pertes présenté pour l'année 2020 est bon. Il bénéficie  
23 entièrement de toutes les mesures de validation et contrevalidation déployées par le  
24 Transporteur.

### 25 **Projets d'investissements et pertes**

26 En audience<sup>38</sup>, M. Delourme a fait la relation entre les projets d'investissement et le  
27 taux de pertes. Ceux-ci ont tous un impact sur le taux de pertes, mais très peu ont un  
28 impact significatif. M. Delourme expose qu'un suivi des facteurs influençant le taux de  
29 pertes n'est pas utile pour garantir la robustesse du taux de pertes, puisqu'il :

- 30 • constitue uniquement une méthode explicative et ne permet pas de calculer un  
31 taux de pertes ;

---

<sup>35</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [pp. 97-98](#).

<sup>36</sup> B-0075, HQT-10, Document 1.3 révisé, [pp. 17-19](#).

<sup>37</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 10-11](#).

<sup>38</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [pp. 61-72](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1       • ne permettra pas de prédire les variations du taux de pertes d'une année à  
2       l'autre, car plusieurs autres facteurs influencent également le taux de pertes ;  
3       • est supplanté par la méthode de contrevalidation basée sur l'estimateur d'état  
4       qui permet de bien encadrer la méthode officielle de calcul du taux de pertes.

5 Les projets structurants ayant un impact significatif sur le taux de pertes et pouvant  
6 avoir un impact sur les approvisionnements du Distributeur font partie intégrante des  
7 discussions bilatérales entre le Transporteur et le Distributeur.

8 Nonobstant l'utilité relative pour encadrer le taux de pertes réel, si la Régie souhaitait  
9 tout de même un **suivi de l'impact des projets d'investissement** sur les pertes, le  
10 Transporteur propose de :

- 11       • donner une évaluation qualitative pour certains projets pertinents qui seront  
12       mis en service dans l'année à venir ;  
13       • donner une évaluation quantitative *a priori* pour les projets structurants de type  
14       ligne à 735 kV qui seraient mis en service dans l'année à venir ;  
15       • donner une évaluation quantitative *a posteriori* pour des projets modifiant les  
16       injections ou le soutirage de puissance susceptibles d'avoir une influence forte  
17       sur la sensibilité du taux de pertes (ex : ajout massif de production éolienne  
18       dans le sud).

19 La méthode d'évaluation quantitative serait fondée sur l'usage de points horaires issus  
20 de l'estimateur d'état. Le Transporteur s'engagerait à :

- 21       • justifier sa sélection de projets ;  
22       • détailler sa méthode d'évaluation.

23 Dans tous les cas de figure, le Transporteur précise que dans le cas des lignes à 735  
24 kV, une évaluation *a posteriori*, bien que techniquement faisable, pose des enjeux  
25 méthodologiques forts, dans la mesure où le réseau obtenu après le retrait de la ligne  
26 n'est pas nécessairement fiable. Reconstruire un réseau fiable est complexe et  
27 hasardeux, car il faut minimalement et sans s'y limiter :

- 28       • redéfinir un plan de production ;  
29       • retrouver une topologie cohérente qui tient compte, notamment, des retraits  
30       ayant été accordés grâce à la présence de la ligne.

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 Comme M. Roy l'a expliqué en audience<sup>39</sup>, la programmation des retraits dans  
2 l'année est fortement dépendante de la topologie du réseau et ne doit pas  
3 compromettre la stabilité du réseau :

4 « Les éléments de stabilité, pour nous, sont couverts dans un guide de programmation des  
5 retraits qui est réalisé par les équipes de planif. Donc, qu'est-ce que planif fait au niveau de la  
6 stabilité du réseau? C'est qu'il simule différents cas et l'équipe de planification nous dit nous  
7 dise, par exemple, tu ne peux pas sortir plus de deux lignes sept trente-cinq (735) sur ce  
8 corridor- là en même temps. Tu n'as pas le droit de sortir un CS et une ligne sept trente-cinq  
9 (735) dans ce corridor-là en même temps. Dans ce poste-là, tu ne peux pas retirer ces deux  
10 éléments de la même famille en même temps, sinon vous compromettez la stabilité du  
11 réseau.»

12 D'ailleurs, l'intervenant AHQ-ARQ a également admis dans son témoignage<sup>40</sup> que  
13 l'ajout de nouvelles lignes influence la programmation des retraits :

14 « Et je pourrais ajouter que avec l'ajout, c'est sûr qu'avec l'ajout de nouvelles lignes comme  
15 Chamouchouane-Montréal et bientôt Micoua-Saguenay, bien ajoute de la place sur le réseau  
16 pour passer le courant et faire plus de retraits.»

17 Le Transporteur réitère que si la Régie l'exige, ce type de suivi doit se faire une seule  
18 fois, en injectant le projet dans une série complète de réseaux avant la mise en  
19 service.

20 À ce compte, le Transporteur considère que l'information présentée à l'antépénultième  
21 ligne du tableau 3, à la pièce HQT-6, Document 1.1 constitue la réponse quantitative  
22 recherchée par la Régie concernant l'influence du projet de ligne Chamouchouane –  
23 Montréal sur le réseau, à savoir -0,08 point de pourcentage sur le taux de pertes  
24 annuel de l'année de référence 2018.

25 En audience<sup>41</sup>, M. Delourme a rappelé le **rôle d'une analyse économique**,  
26 c'est-à-dire de permettre de choisir la solution la moins coûteuse en ne tenant compte  
27 que des éléments prépondérants de coûts qui permettent une différenciation entre les  
28 solutions envisagées. À cet effet, il a présenté une approche progressive, subdivisée  
29 en trois cas de figure, qui permet une prise en compte efficiente des pertes  
30 différentielles dans les dossiers d'investissement du Transporteur :

31 « Donc, vous voyez une réponse graduée qui va du simple, avec des cas où c'est  
32 évident que le poids des pertes n'est pas différentiateur, à une analyse beaucoup  
33 plus complexe dans laquelle les pertes sont différenciatrices. »

---

<sup>39</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 77-78](#).

<sup>40</sup> A-0039, NS, volume 5, 10 décembre 2019, [p. 36](#).

<sup>41</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 89](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 Concernant le suivi sur l'acuité de la prévision des pertes différentielles dans les  
2 projets d'investissement, en audience<sup>42</sup>, M. Delourme a réitéré le fait qu'un tel suivi  
3 était complexe et peu probant :

4 « On pense que et on soumet que le suivi a posteriori de l'impact des projets sur les  
5 pertes est non pertinent dans la mesure où on a bien mieux aujourd'hui pour  
6 encadrer les taux de pertes. Et que les méthodes pour valoriser les pertes dans les  
7 analyses économiques, elles, elles sont complètes et suffisantes et permettent de  
8 prendre une décision au bon moment, au moment où on va soumettre le dossier et  
9 qu'il n'y ait nul besoin de poursuivre par la suite avec une mesure de l'acuité des  
10 prévisions a posteriori. »

11 Le Transporteur demande donc à ce que la Régie prenne acte de la méthode  
12 progressive concernant les études économiques de ses projets d'investissement, telle  
13 que présentée en audience.

14 En sus, le Transporteur tient à souligner l'ensemble du chemin parcouru sur le dossier  
15 des pertes et du taux de pertes<sup>43</sup> depuis la demande tarifaire de l'année 2017 et même  
16 du dossier d'investissement du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Montréal  
17 en 2014.

18 Alors que précédemment les outils de l'exploitant, de la planification et des opérations  
19 étaient disjoints <sup>44</sup>:

20 « Un opérationnel qui faisait des bilans dans son coin, la planif qui faisait des  
21 extrapolations dans son coin et un exploitant qui avait un outil extrêmement  
22 puissant, qui lui permettait de voir comment son réseau se comporte. »

23 Désormais, **le Transporteur a unifié ces méthodes en appuyant les outils**  
24 **d'opérations et de planification sur les résultats de l'estimateur d'état<sup>45</sup>.**

25 « Donc, là, aujourd'hui, on vient de mettre l'estimateur d'état finalement comme point  
26 de liaison des activités opérationnelles, des activités de planif, des activités  
27 d'exploitation. »

28 L'estimateur d'état, quant à lui, est l'élément fondamental de la conduite du réseau et  
29 la qualité des données qui l'alimente est donc cruciale et fait donc l'objet de toutes les  
30 attentions<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 93](#).

<sup>43</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, pp. [15-24](#).

<sup>44</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 21](#).

<sup>45</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 21](#).

<sup>46</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 22](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 « ...l'estimateur d'état, il faut qu'il soit tout le temps à jour, tout le temps en  
2 extrêmement bonne qualité, parce que c'est avec ça qu'on pilote le réseau. C'est  
3 avec ça qu'on se garantit qu'aujourd'hui, il y a de la lumière. Ce sont les yeux du  
4 pilote du réseau. »

5 Au final, l'unification de nos méthodes avec un outil qui est au cœur de l'activité  
6 fondamentale du Transporteur est un gage de confiance dans ces nouvelles façons  
7 de faire<sup>47</sup>.

8 « Donc, aujourd'hui, appuyer nos méthodes d'évaluation de pertes, nos méthodes  
9 d'extrapolation de pertes sur quelques chose qui est fondamental pour l'activité du  
10 Transporteur, je pense que ça vous permet à tous de se rassurer sur le fait que ces  
11 données-là sont de bonne qualité, ces données-là sont robustes et donc, on va  
12 réussir à encadrer ce taux de pertes de manière intelligente, de manière rassurante  
13 et on va également pouvoir encadrer mes travaux d'extrapolation dans une réalité  
14 qui a été vécue, qui est intelligente et qui va permettre également de rassurer tout  
15 le monde sur le fait qu'on fait des extrapolations de qualité. »

16 Le Transporteur n'a jamais déployé autant d'efforts pour améliorer l'établissement de  
17 son taux de pertes, et ce, de manière pérenne. Il a également proposé de nouvelles  
18 approches afin de valoriser les pertes dans ses projets d'investissement<sup>48</sup>.

19 « On est dans une bien meilleure posture. On est confiants de ce qu'on fait et on a  
20 réussi à faire un lien qui n'existait pas entre des activités qui hier étaient distantes et  
21 qui aujourd'hui et demain sont reliées. Donc, pour nous, c'est essentiel, c'est  
22 différent. On est ailleurs. »

23 Le Transporteur demande à la Régie de constater que tous les suivis issus de la  
24 décision D-2019-047 ont été satisfaits ainsi que de clore ces sujets.

### 7 Projet du Poste Aqueduc<sup>49</sup>

25 En écho aux préoccupations de la Régie, le Transporteur a offert en audience le  
26 témoignage de ses représentants afin de démontrer la valeur, la prudence et l'utilité  
27 de ce projet en cours de déploiement et réalisé à plus de 80 % en date des présentes.

---

<sup>47</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 22](#).

<sup>48</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p.23](#).

<sup>49</sup> [B-0103](#), HQT-11, Document 2.3.

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 Soulignons que ce projet fut présenté dans le cadre de la demande pour le budget  
2 des investissements 2019 de la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle* qui  
3 incluait des investissements relatifs aux flux de l'année 2019 de ce projet<sup>50</sup>.

4 Le Transporteur précise, qu'à l'intérieur de sa demande globale pour l'année 2020, le  
5 montant associé à l'investissement relatif au poste de l'Aqueduc est de 6,1 M\$<sup>51</sup>.

6 En audience, les représentants du Transporteur<sup>52</sup>, mentionnent ce qui suit :

- 7 • Le projet fut démarré à la suite d'une demande spécifique du Distributeur qui  
8 anticipait alors un dépassement de la CLT du poste satellite de l'Aqueduc,  
9 comme démontré à la réponse à l'engagement 15<sup>53</sup> ;
- 10 • Le rôle stratégique du poste de l'Aqueduc, à la fois poste source et satellite,  
11 qui alimente des postes à 120 kV du Centre-ville / Sud-Ouest ainsi que la  
12 station principale de pompage en eau potable de la ville de Montréal ;
- 13 • Dans la zone, la marge disponible à 25 kV est de 6 % et elle réside au poste  
14 de l'Aqueduc. Il constitue le seul poste où il est possible d'ajouter de nouveaux  
15 clients à 25 kV dans la zone, marge qui pourrait être dépassée à l'horizon  
16 2024-2025<sup>54</sup> sans l'ajout d'un 4<sup>e</sup> transformateur ;
- 17 • Le projet contribuera à faciliter le Plan de conversion de l'île de Montréal car,  
18 à terme, tous les postes à 120-12 kV de la zone seront démantelés pour être  
19 reconstruits à 315-25 kV ;
- 20 • L'ajout d'un 4<sup>e</sup> transformateur au poste de l'Aqueduc contribuera positivement  
21 à la fiabilité de l'installation et à l'alimentation de la clientèle, notamment lors  
22 des travaux de remplacement du transformateur à 315-25 kV qui a subi un bris  
23 majeur<sup>55</sup>;
- 24 • Il n'y a aucun impact tarifaire pour le Transporteur.

25

---

<sup>50</sup> R-4059-2018, phase 1, B-0012, HQT-1, Document 1 révisé, [p. 28](#) et tableau A2-1, [p. 43](#). La Régie a autorisé un montant de 122 M\$ dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » dans sa décision [D-2019-030](#).

<sup>51</sup> La demande d'autorisation en cours au dossier [R-4097-2019](#) est valablement présentée en conformité avec le cadre réglementaire selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*. La Régie exerce au dossier R-4097-2019 une juridiction visant l'autorisation du budget des investissements distincte de la présente audience.

<sup>52</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [pp. 102-121](#).

<sup>53</sup> HQT-11, Document 3.15.

<sup>54</sup> HQT-11, Document 3.16.

<sup>55</sup> B-0103, HQT-11, Document 2.3, [pp. 8-9](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 En audience<sup>56</sup>, Mme Salhi conclut comme suit :

2 « Donc, en guise de conclusion, nous souhaitons revenir sur les aspects de « prudemment  
3 acquis » et « d'utilité ». Donc, vous l'avez entendu, mes collègues, le projet est prudemment  
4 acquis. Tout d'abord, il est justifié par une demande qui est faite par le Distributeur. Au moment  
5 où la décision a été prise de commencer le projet, les charges ponctuelles à ce moment-là  
6 étaient déjà présentées à la Régie dans le cadre des demandes d'autorisation des demandes  
7 d'investissement de moins de vingt-cinq millions (25 M\$). Monsieur Talbot vous a mentionné  
8 également qu'il y avait des charges ponctuelles à venir de près de quarante mégawatts (40  
9 MW). Et, finalement, le projet en tant que tel neutre (sic) tarifairement pour la clientèle. D'un  
10 autre côté, le projet est utile. Il est utile tout d'abord pour répondre aux enjeux de croissance  
11 des besoins de transport, mais il est également utile à l'exploitation du réseau. Monsieur  
12 Talbot vient de vous mentionner quelles étaient toutes les contraintes que l'on avait au niveau  
13 du poste Aqueduc. Et la venue du quatrième transformateur va permettre justement au  
14 Transporteur de réaliser tout ce qu'il a à réaliser dans le poste de l'Aqueduc.»

15 La preuve prépondérante et probante du Transporteur démontre que le projet, initié à  
16 la demande expresse du Distributeur, est prudent et utile à l'exploitation du réseau de  
17 transport d'électricité selon le cadre réglementaire applicable.

## 8 Intervenants

### 8.1 AHQ-ARQ

18 Les réfutations du Transporteur aux recommandations des intervenants sont les  
19 suivantes :

20 ○ Recommandation 1 à la page 73 de son mémoire : l'AHQ-ARQ recommande  
21 de présenter lors du prochain dossier tarifaire, des indicateurs, avec un  
22 historique passé, mesurant la qualité de l'onde et le contrôle de la fréquence.

23 ■ Le Transporteur a indiqué à la réponse 2.1 de la demande de  
24 renseignement no 1 de l'AHQ-ARQ<sup>57</sup>, que la qualité du service  
25 rendu (qualité de l'onde) et le contrôle de la fréquence faisaient  
26 partie des éléments du contexte du Transporteur et qu'il jugeait non  
27 pertinent d'introduire de nouveaux indicateurs pour soutenir des  
28 éléments de contexte.

29 Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

30 ○ Recommandation 2 à la page 73 de son mémoire : l'AHQ-ARQ recommande  
31 de faire état, dans la section Performance comparative de ses prochains

<sup>56</sup> A-0038, NS, volume 3, 9 décembre 2019, pp. [119-120](#).

<sup>57</sup> [B-0042](#), HQT-10, Document 2.1.



## Plaidoirie du Transporteur

---

1 dossiers tarifaires, de sa position par rapport au balisage de l'ACÉ en ce qui  
2 a trait aux indicateurs sur la fréquence des accidents de travail.

3           ▪ Le Transporteur réitère que des différences significatives en  
4 fonction du contexte dans lequel évoluent ces entreprises comme  
5 les législations et les commissions régissant les accidents de travail  
6 ne militent pas en faveur d'utiliser le Balisage de l'ACÉ en ce qui a  
7 trait aux indicateurs sur la fréquence des accidents de travail<sup>58</sup>.

8 Pour cette raison et avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait  
9 être rejetée.

10       ○ Recommandation 4 à la page 73 de son mémoire : l'AHQ-ARQ recommande  
11 de fournir, dans ses causes tarifaires futures, les quatre figures du balisage  
12 de First Quantile Consulting qui se rapportent aux investissements, comme  
13 il l'a fait dans le passé.

14           ▪ Le Transporteur réitère les raisons pour lesquelles il ne fournirait  
15 pas les figures du balisage de First Quantile Consulting qui se  
16 rapportent aux investissements dans son engagement no 5<sup>59</sup>.

17 Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

18       ○ Recommandation 6a de sa présentation en audience à la page 14 :  
19 l'AHQ-ARQ recommande de calculer et fournir le plus tôt possible les  
20 résultats annuels depuis 2013 des indicateurs Taux d'indisponibilités forcées  
21 en % défini dans la section 2.4 du mémoire amendé. L'AHQ-ARQ  
22 recommande aussi de fournir dans chaque cause tarifaire le balisage de cet  
23 indicateur avec les membres de l'ACÉ.

24           ▪ Le Transporteur a déjà répondu que l'émission d'un tel indicateur  
25 nécessite des investissements en temps et en ressources<sup>60</sup> dans le  
26 but d'avoir un indicateur fiable :

27           *« il n'y aura aucun problème à déposer un échéancier. Le seul bémol que je*  
28 *mettrais, c'est, prenons le temps de déterminer l'échéancier comme il faut. Je*  
29 *pense qu'il faut apprendre de ce qui s'est passé avec le développement de*  
30 *l'indicateur IFD impact. Je pense que ça ne nous a pas servi d'essayer de le*  
31 *faire trop rapidement. On a fait part de complexité qui était réelle. Et on a vu*  
32 *malheureusement le résultat que ça a donné. Alors, tout à fait, tout à fait*  
33 *ouvert à pouvoir le partager et le transmettre. Mais prenons le temps de se*

<sup>58</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 1.1.

<sup>59</sup> [B-0108](#), HQT-11, Document 3.5.

<sup>60</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 2.1.

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1                                    *fixer des délais qui sont réalistes en fonction de la complexité de la tâche qui*  
 2                                    *est à réaliser.»<sup>61</sup>.*
- 3                                    ▪ En conséquence, le Transporteur souligne qu'un indicateur taux  
 4                                    d'indisponibilité des équipements, sans notion d'impact ni de cause,  
 5                                    tel que le propose l'ACÉ serait développé d'ici au prochain MRI<sup>62</sup>.
- 6                                    Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.
- 7                                    ○ Recommandation 6b de sa présentation en audience à la page 18 :  
 8                                    l'AHQ-ARQ recommande de développer et de présenter, d'ici le 1<sup>er</sup> août  
 9                                    2020, un indicateur Taux d'indisponibilités forcées pondérées par une cote  
 10                                    d'impact à partir de l'indicateur Indisponibilités forcées en %.
- 11                                    ▪ Le Transporteur a réitéré a plusieurs reprises que la cote d'impact ne  
 12                                    devrait pas utilisée comme indicateur de disponibilité<sup>63</sup>. Comme  
 13                                    expliqué par M. Chagnon, la notion de cote d'impact sert à la  
 14                                    priorisation des interventions et que celle-ci ne devrait pas être utilisée  
 15                                    pour pondérer les indicateurs du MTÉR<sup>64</sup>. Ainsi, tel qu'expliqué dans  
 16                                    le présent dossier, un indicateur de type Impact ne permet pas de  
 17                                    mesurer la disponibilité du réseau (HQT-10, Document 1.3,  
 18                                    question 1.1, pp. 5-7) ;
- 19                                    ▪ N'est pas utilisée dans l'industrie pour mesurer la performance d'un  
 20                                    réseau (HQT-10, Document 1.1, question 2.1, page 9) ;
- 21                                    ▪ Est complexe a développé et à mettre à jour (HQT-10, Document 1.1,  
 22                                    question 2.1, p. 9) ;
- 23                                    ▪ Le Transporteur indique qu'en contre-interrogatoire, l'intervenant  
 24                                    reconnaît qu'il ne peut pas donner d'exemple de transporteurs qui  
 25                                    utilisent une cote d'impact<sup>65</sup>.
- 26                                    Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
 27                                    devrait être rejetée.
- 28                                    ○ Recommandation 6b de sa présentation en audience à la  
 29                                    page 20 : l'AHQ-ARQ recommande de proposer une méthode pour

---

<sup>61</sup> [A-0038](#), NS, volume 4, 9 décembre, p. 63-64.

<sup>62</sup> [A-0038](#), NS, volume 4, 9 décembre, p. 2.

<sup>63</sup> [B-0040](#), HQT-10, Document 1.1, réponse à la question 2.1 et [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 2.2.

<sup>64</sup> A-0039, NS, volume 5, 10 décembre, pp. [67-68](#).

<sup>65</sup> A-0039, NS, volume 5, 10 décembre, pp. [70-71](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 déterminer, dans l'historique des durées des indisponibilités forcées, les  
2 périodes d'attente d'intervention en absence d'un besoin immédiat.

3       ▪ Le Transporteur a déjà réitéré qu'il n'est pas en mesure de déterminer  
4 les périodes d'attente d'intervention en l'absence d'un besoin immédiat  
5 car les systèmes d'entreprise ne permettent pas d'avoir cette nuance  
6 dans l'évaluation de la durée<sup>66</sup>. Le Transporteur n'est pas favorable à  
7 développer une méthode arbitraire basée sur des hypothèses.

8 Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
9 devrait être rejetée.

10       ○ Recommandation 8 de sa présentation en audience à la page 25 :  
11 l'AHQ-ARQ recommande de ne pas accéder à la demande du Transporteur  
12 et de lui accorder, pendant le terme courant du MRI, un résultat de 0 pour  
13 les 12,5 points reliés à cet indicateur.

14       ▪ Le Transporteur a déjà indiqué qu'il est d'avis que cette proposition  
15 est non fondée et inéquitable<sup>67</sup>. M. Verret a réitéré en audience<sup>68</sup>  
16 que le concept de commencer avec des points en moins pour un  
17 des indicateurs n'apparaît pas être une façon équitable d'inciter le  
18 Transporteur à la performance.

19 L'AHQ-ARQ, dans sa présentation en audience à la page 28, recommande  
20 à la Régie de retenir l'indicateur le Taux d'indisponibilités forcées pour  
21 remplacer l'Impact-IFD comme indicateur de disponibilité du réseau dans le  
22 cadre du MTÉR.

23       ▪ Le Transporteur est en désaccord avec cette nouvelle  
24 recommandation de l'intervenant, notamment en ce qu'il n'a pas  
25 validé les calculs, méthodes et intrants (l'échantillon à utiliser pour  
26 calculer le taux) utilisés par ce dernier. Le Transporteur réitère qu'il  
27 souhaite développer un indicateur « Taux de disponibilité des  
28 équipements » qui sera proposé, analysé et proprement débattu lors  
29 du prochain MRI.

30 Avec égards, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

31       ○ Recommandation 9 de sa présentation en audience à la page 22 :  
32 l'AHQ-ARQ recommande de déposer dans les prochains dossiers tarifaires

---

<sup>66</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 2.3 et [A-0038](#), NS, volume 4, 9 décembre, p. 34.

<sup>67</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 5.1.

<sup>68</sup> [A-0038](#), NS, volume 4, 9 décembre, pp. 67-68

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 la courbe de prévision des marges disponibles et les données pertinentes  
2 aux fins de la planification des retraits et ce, pour l'année courante.

3       ▪ M. Roy a expliqué en audience<sup>69</sup> que le Transporteur n'utilise pas  
4 la courbe, autant en mode réel que prévisionnel puisqu'elle permet  
5 seulement d'illustrer le phénomène équilibre offre-demande, et non  
6 les autres analyses d'octroi ou de refus de retraits. La figure, bien  
7 qu'elle ait été utile pour représenter une partie du phénomène de  
8 sollicitation du réseau, a ses limites et elle ne permet pas de  
9 représenter l'ensemble de l'analyse de l'octroi des retraits.

10       ▪ Pour ces raisons, le Transporteur ne juge pas utile de reproduire  
11 cette figure dans les prochaines demandes tarifaires.

12 Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

13       ○ Recommandation 10 à la page 74 de son mémoire : l'AHQ-ARQ affirme que  
14 la sollicitation du réseau ne constitue pas un empêchement pour le  
15 Transporteur de procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et  
16 développer son réseau et que le Transporteur n'a aucunement fait la  
17 démonstration qu'elle le sera dans un avenir rapproché.

18       ▪ Le Transporteur réaffirme qu'une forte sollicitation du réseau  
19 constitue un empêchement pour procéder aux retraits, comme  
20 expliqué en audience par M. Roy<sup>70</sup>. En effet, en forte période de  
21 retraits, certaines règles d'octroi des retraits sont fixées par le guide  
22 de « programmabilité » des retraits qui dicte le nombre de types  
23 d'équipements dans un dit corridor en même temps. Donc, par  
24 exemple, pas plus de deux 2 CS sur la Côte-Nord, pas plus de deux  
25 lignes 735 en même temps, et dans le cas des inductances, une  
26 seule peut être retirée dans tel poste et une autre dans tel autre  
27 poste. Autre exemple, si le Transporteur essaie de sortir une  
28 première ligne 735 du côté Baie James, qu'il essaie d'en sortir une  
29 deuxième côté Baie James, et qu'il arrive pour en sortir une  
30 troisième, celui-ci frappe un premier mur de la stabilité, et le  
31 Transporteur n'a pas « le droit de se rendre là ». Ainsi, quand le  
32 réseau est fortement sollicité en termes de volume de retraits, les  
33 règles de stabilité limitent en partie la possibilité de retraits.

34 Avec égards, l'affirmation de l'intervenant est erronée et devrait être écartée.

---

<sup>69</sup> [A-0036](#), NS, volume 3, 6 décembre, pp. 92-93.

<sup>70</sup> [A-0036](#), NS, volume 3, 6 décembre, pp. 85 et ss.

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

- 1           ○ Recommandation 11 à la page 74 de son mémoire : l'AHQ-ARQ affirme qu'il  
2           n'est pas nécessaire pour le Transporteur de réaliser 100 % de la  
3           maintenance stratégique adaptée et que l'effet d'entraînement (ou de  
4           spirale) n'est pas engagé.
- 5                     ▪ Le Transporteur réaffirme qu'il doit réaliser 100 % de sa stratégie  
6                     de maintenance adaptée. Comme indiqué à la pièce HQT-2,  
7                     Document 1, malgré les efforts du Transporteur et les ressources  
8                     actuelles, ce dernier n'a pas été en mesure de réaliser 100 % de sa  
9                     stratégie de maintenance adaptée, tout comme en 2017,  
10                    augmentant ainsi l'accumulation du retard en maintenance en  
11                    2018. Le Transporteur rappelle que le fait de cumuler un retard  
12                    entraîne un effet d'enchaînement (ou de spirale) dans lequel les  
13                    heures prévues pour faire de la maintenance préventive seront  
14                    dévies vers des heures en maintenance corrective ou vers un  
15                    remplacement en urgence (bris majeur). Le Transporteur rappelle  
16                    que la maintenance corrective ou le remplacement en urgence (bris  
17                    majeur) sont beaucoup plus coûteux et par conséquent, moins  
18                    d'équipement seront visités. Il rappelle également que la  
19                    maintenance corrective et les bris majeurs entraînent des  
20                    indisponibilités forcées d'appareils, ce qui entraîne des effets  
21                    perturbateurs, comme par exemple bousculer la planification des  
22                    travaux et entraîner des pertes de temps en maintenance  
23                    préventive.
- 24                    ▪ En audience<sup>71</sup>, Mme Roby a réitéré la nécessité de réaliser 100%  
25                    de la stratégie de maintenance adaptée. Elle a expliqué que le fait  
26                    de ne pas réaliser 100 % de la stratégie de maintenance a deux  
27                    conséquences : la non-réalisation de la maintenance adaptée se  
28                    traduit par une diminution du nombre d'interventions en  
29                    maintenance préventive au bénéfice du correctif. Cela conduira à  
30                    une dégradation des actifs et à une accumulation du retard de  
31                    maintenance. Le fait de cumuler du retard en maintenance  
32                    préventive fait en sorte que le Transporteur ne connaît pas l'état  
33                    actuel des équipements pour lesquels la maintenance est en retard.  
34                    Le fait de ne pas détecter l'état à temps, entraîne des défaillances  
35                    et donc des indisponibilités forcées. Le Transporteur perd ainsi la  
36                    capacité à anticiper les défaillances qui viennent le perturber dans  
37                    la réalisation de ses travaux préventifs.

---

<sup>71</sup> [A-0036](#), NS, volume 3, 6 décembre, pp. 50 et ss.

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1 Avec égards, l'affirmation de l'intervenant est erronée et sa recommandation  
2 devrait être rejetée.
- 3 ○ Recommandation 14 à la page 75 de son mémoire : pour des fins de  
4 détermination des tarifs de transport, l'AHQ-ARQ recommande de retirer de  
5 la prévision des besoins de transport de la charge locale la portion effaçable  
6 de la puissance des clients de l'usage cryptographique appliqué aux chaînes  
7 de blocs.
- 8       ▪ Le Transporteur n'effectue pas la prévision des besoins de  
9 transport de la charge locale, mais l'obtient du Distributeur<sup>72</sup>. Il a  
10 été informé par le Distributeur du fait que l'interruption de l'usage  
11 cryptographique appliqué aux chaînes de blocs est considérée  
12 comme un moyen d'approvisionnement, au même titre que les  
13 autres moyens de gestion de la demande<sup>73</sup>, et se doit donc de la  
14 traiter comme les autres moyens de gestion de la demande, tel  
15 l'interruptible.
- 16       ▪ La prévision des investissements du Transporteur n'inclut aucun  
17 projet de raccordement de clients de l'usage cryptographique  
18 appliqué aux chaînes de blocs sur le réseau de transport, d'autant  
19 plus que le Distributeur a prévu que ces clients assumeront la  
20 totalité des coûts associés à leurs raccordements. L'inclusion d'une  
21 charge liée aux clients de l'usage cryptographique appliqué aux  
22 chaînes de blocs dans la prévision des besoins de transport pour  
23 la charge locale n'a donc pas d'impact sur les revenus requis du  
24 Transporteur<sup>74</sup>. Considérée à la marge, l'inclusion de cette charge  
25 dans la prévision de l'ensemble des besoins de transport a même  
26 un impact à la baisse sur le tarif annuel de transport.
- 27 Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
28 devrait être rejetée.
- 29 ○ Recommandation 16 à la page 75 de son mémoire avec amendement à la  
30 page 38 de sa présentation : l'AHQ-ARQ recommande de valider les taux de  
31 pertes de transport des années 2016 et 2017 à l'aide du modèle de réseau  
32 de l'IREQ avant d'approuver définitivement le taux de pertes de 5,3 % pour  
33 2020.

---

<sup>72</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 10.1.

<sup>73</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 10.2.1.

<sup>74</sup> [B-0082](#), HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 10.1.

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1                   ▪ En audience<sup>75</sup>, M. Roy a rappelé les efforts fait par le Transporteur  
2                   pour assurer un taux de pertes 2020 fiable et valide.
- 3                   ▪ De plus, M. Roy a rappelé<sup>76</sup> les efforts requis et les limitations  
4                   pour contrevalider les années 2016 et 2017.
- 5                   ▪ Enfin, M. Roy, rappelle<sup>77</sup> également le risque associé de recharger  
6                   les données historiques dans le SSEP.

7                   Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
8                   devrait être rejetée.

- 9                   ○ Recommandation 17 à la page 57 de son mémoire : l'AHQ-ARQ  
10                  recommande d'expliquer l'évolution des pertes de transport d'une année à  
11                  l'autre en procédant à une analyse de régression où tous les facteurs  
12                  pouvant avoir une influence sur les pertes de transport seraient représenté  
13                  en même temps et non seulement de façon isolée.

14                  En audience<sup>78</sup> M. Mirallès, chercheur à l'IREQ a confirmé les choix  
15                  méthodologiques du Transporteur en faisant une revue comparant les  
16                  méthodes choisies par le Transporteur avec d'autres méthodes de  
17                  contrevalidation, dont l'analyse de régression, en fonction des objectifs  
18                  visés :

- 19                  ▪ Le développement d'une analyse de régression pour expliquer les  
20                  variations du taux de pertes et calculer ce taux de pertes, tel que  
21                  proposé par l'AHQ-ARQ, vient à contre-courant des efforts du  
22                  Transporteur.
- 23                  ▪ La méthode de régression n'utilise ni la topologie, ni les relations  
24                  physiques connues qui caractérisent le réseau, alors que  
25                  l'estimateur d'état les utilise directement<sup>79</sup>:

26                                   *« En regard, l'AHQ-ARQ propose d'utiliser une régression qui est une*  
27                                   *méthode issue des mathématiques très flexibles, mais dont l'application dans*  
28                                   *notre cas sera très complexe. Donc, ici, j'ai ressorti la formule d'une*  
29                                   *régression. Tout d'abord, il va devoir falloir trouver les régresseurs Xi. Donc,*  
30                                   *c'est les facteurs d'influence qui sont en relation avec le taux de perte Yi.*

---

<sup>75</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 98](#).

<sup>76</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [pp. 97-98](#).

<sup>77</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [pp. 10-11](#).

<sup>78</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 73](#).

<sup>79</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 74](#).

- 1                    *Cette relation peut être linéaire, non linéaire, non linéaire monotone, non*  
 2                    *linéaire non monotone. Il y aura différents types de relations entre les facteurs*  
 3                     *$X_i$  et  $Y_i$ . »*
- 4                    ■ Par la suite, les coefficients de régression ne seront pas évidents à  
 5                    estimer<sup>80</sup>:
- 6                    *« Par la suite, il va falloir estimer les coefficients Bêta  $i$ . Et le problème, ce*  
 7                    *sera que, comme on aura un grand nombre de facteurs  $X_i$ , même avec des*  
 8                    *algorithmes de réduction de dimensionnalité, on va avoir des problèmes de*  
 9                    *convergence des facteurs Bêta  $i$ . Donc, déjà, l'application de cette méthode*  
 10                    *n'est pas du tout évidente. »*
- 11                    ■ La méthode de régression sera par la suite difficile à utiliser et à  
 12                    maintenir, alors que l'estimateur d'état est continuellement alimenté  
 13                    par le SCADA et tient compte en continu des changements  
 14                    topologiques. Un estimé précis et robuste du taux de pertes a déjà  
 15                    été obtenu avec l'utilisation conjointe de la méthode par mesurage  
 16                    et l'estimateur d'état, alors que la précision et la robustesse d'une  
 17                    analyse de régression sont inconnues<sup>81</sup>:
- 18                    *« Par la suite, la méthode de régression fera face à un problème de*  
 19                    *maintenance à long terme. C'est-à-dire qu'à chaque fois qu'il va y avoir des*  
 20                    *changements de topologie du réseau, il va falloir mettre à jour le modèle. Et*  
 21                    *tout ça pour des résultats qui ne sont pas forcément précis et dont la*  
 22                    *robustesse est complètement inconnue. »*
- 23                    ■ Les variations du taux de pertes d'une année sur l'autre sont  
 24                    bien expliquées par l'étude de sensibilité et l'estimateur d'état<sup>82</sup>.
- 25                    *« Donc, pour le premier objectif, qui est celui d'expliquer les taux de pertes,*  
 26                    *on vient de voir que l'étude de sensibilité et l'estimateur d'état permettraient*  
 27                    *de bien expliquer les variations du taux de pertes et d'une année sur l'autre. »*
- 28                    ■ Un estimé précis et robuste du taux de pertes a déjà été obtenu  
 29                    avec l'utilisation conjointe de la méthode par mesurage et  
 30                    l'estimateur d'état, alors que la précision et la robustesse d'une  
 31                    analyse de régression sont inconnues<sup>83</sup>.

<sup>80</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [pp. 74-75](#).

<sup>81</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 75](#).

<sup>82</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 73](#).

<sup>83</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 75](#).



## Plaidoirie du Transporteur

---

1                                   « Donc, contre l'usage de la régression, j'oppose des arguments de  
2                                   philosophie des sciences, de mathématiques et de stratégies industrielles qui  
3                                   mènent à la conclusion que l'analyse de régression est redondante et moins  
4                                   probante par rapport aux méthodes utilisées par le Transporteur pour  
5                                   contrevalider le taux de pertes.»

6                   Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
7                   devrait être rejetée.

- 8                   ○ Recommandation 18 à la page 59 de son mémoire : l'AHQ-ARQ est d'avis  
9                   que l'analyse faite par le Transporteur des facteurs influençant le taux de  
10                   pertes de transport des années 2016, 2017 et 2018 aura permis d'identifier  
11                   certains facteurs influençant le taux de pertes de transport et elle est  
12                   d'accord avec la proposition de celui-ci de ne pas poursuivre une analyse  
13                   détaillée sous cette forme pour les années futures.

14                   Le Transporteur note la recommandation de l'AHQ-ARQ.

- 15                   ○ Recommandation 19 à la page 76 de son mémoire : l'AHQ-ARQ  
16                   recommande de poursuivre pour l'année 2019 l'exercice de validation sur  
17                   une base horaire du taux de pertes qu'il a réalisé pour 2017 et 2018 et d'en  
18                   faire rapport dans la prochaine cause tarifaire de l'an prochain.

- 19                                   ▪ M. Roy mentionne<sup>84</sup> en quoi l'estimateur d'état est le meilleur outil  
20                                   de contrevalidation et comment l'analyse horaire sera utilisée.

21                                   « Donc, ce qu'on propose davantage, c'est d'utiliser l'outil qu'on juge pertinent  
22                                   pour faire de la contrevalidation, c'est-à-dire l'estimateur d'état. Lorsque  
23                                   l'estimateur d'état identifiera des points de vigilance ou des éléments qui  
24                                   semblent incohérents, là, le Transporteur forera, de façon horaire, ces  
25                                   données-là pour s'assurer de comprendre quels phénomènes expliquent ou  
26                                   n'expliquent pas cette variation-là, et apportera les corrections nécessaires,  
27                                   si requis. »

28                   Pour cette raison, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

- 29                   ○ Recommandation 20 à la page 76 de son mémoire : l'AHQ-ARQ est d'accord  
30                   avec la position du Transporteur de ne pas retenir la méthode analytique  
31                   plus longuement. Aussi l'AHQ-ARQ prend acte que les démarches  
32                   d'amélioration de la méthode d'évaluation des pertes basée sur l'estimateur  
33                   d'état se poursuivront la prochaine année et elle recommande à la Régie de  
34                   demander au Transporteur d'en faire rapport lors de la prochaine cause  
35                   tarifaire l'an prochain.

---

<sup>84</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 100](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1 Le Transporteur note la recommandation de l’AHQ-ARQ.
- 2 ○ Recommandation 22 à la page 69 de son mémoire : l’AHQ-ARQ retient la  
3 proposition du Transporteur de fournir une analyse qui serait réalisée une  
4 seule fois suivant la mise en service d’un projet et s’appliquerait seulement  
5 aux projets pour lesquels la valorisation des pertes de transport a été  
6 déterminante dans le choix de la solution et où il évaluerait l’impact sur les  
7 pertes du projet, pour une année réelle à la suite de la mise en service d’un  
8 projet, en les comparant aux pertes des solutions envisagées non retenues.
- 9       ▪ En audience<sup>85</sup>, M. Delourme a expliqué en détail la méthode  
10 exhaustive que le Transporteur propose d’appliquer aux projets  
11 pour lesquels les pertes sont déterminantes dans le choix de la  
12 solution. Cette méthode permet de calculer de façon précise et pour  
13 chacune des heures d’une année d’exploitation les pertes de  
14 transport dès le dépôt de la demande d’autorisation. La méthode  
15 est complète pour permettre de valoriser les pertes et suffisante  
16 pour justifier un projet dès le dépôt de la demande d’autorisation.  
17 Le Transporteur est confiant de la qualité de l’analyse économique  
18 et du choix de solution qui en découle.
- 19 ○ Recommandation 23 à la page 70 de son mémoire : l’AHQ-ARQ  
20 recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, dans  
21 chaque cause tarifaire, la différence des pertes de transport entre les  
22 scénarios avec et sans le projet, pour chaque projet où cet effet est  
23 significatif (par exemple les lignes Chamouchouane – Duvernay et Micoua –  
24 Saguenay). Une telle différence serait déterminée pour chaque année  
25 historique à l’aide du modèle d’estimateur d’état sur base horaire à la  
26 disposition du Transporteur.
- 27       ▪ Le Transporteur réitère les témoignages de M. Delourme en  
28 audience relatifs aux projets d’investissement et aux pertes de  
29 transport. En somme<sup>86</sup>, M. Delourme a soutenu qu’un suivi  
30 *postérieur* de l’acuité des prévisions de pertes était complexe et peu  
31 probant et que le Transporteur ne juge pas pertinent de s’y  
32 astreindre.
- 33       ▪ Ce suivi ne permet pas d’expliquer la variation du taux de pertes  
34 d’une année à l’autre<sup>87</sup>.

---

<sup>85</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [pp. 84-90](#).

<sup>86</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [pp. 91-93](#).

<sup>87</sup> [B-0041](#), HQT-10, Document 1.2, réponse à la question 6.1.

## Plaidoirie du Transporteur

---

1                   ▪ La méthode de contrevalidation basée sur l'estimateur d'état qui est  
2                   orthogonale à la méthode officielle permet de capter de façon  
3                   intrinsèque l'impact d'un changement aux postes ou aux lignes de  
4                   transport sur le taux de pertes de transport<sup>88</sup>.

5                   Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
6                   devrait être rejetée.

7                   ○ Dans sa présentation en audience, l'AHQ-ARQ présente une nouvelle  
8                   recommandation à la Régie concernant le poste de l'Aqueduc, soit de ne pas  
9                   reconnaître comme prudemment acquis l'investissement du Transporteur en  
10                  vue d'augmenter la CLT du poste, et ce sous prétexte que l'augmentation de  
11                  la charge prévue ne démontrait pas un dépassement de la CLT.

12                  ▪ Or, le Transporteur a spécifié lors du témoignage du Panel 3<sup>89</sup> que  
13                  la décision à ce moment-là était fondée sur une demande du  
14                  Distributeur appuyée par des besoins prévus qui excédaient la CLT  
15                  du poste.

16                  ▪ De plus, le 4<sup>e</sup> transformateur, comme mentionné précédemment,  
17                  est utile à l'exploitation du réseau en offrant au Distributeur une  
18                  capacité d'intégration à 25 kV dans la zone tout en facilitant  
19                  l'exploitation et la maintenance de ce poste à court et à moyen  
20                  terme.

21                  ▪ Finalement, le projet sera neutre au niveau tarifaire, ce que semble  
22                  reconnaître lui-même l'intervenant<sup>90</sup>.

23                  Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
24                  devrait être rejetée.

### 8.2 AQCIE-CIFQ

25 Les réfutations du Transporteur aux recommandations des intervenants sont les  
26 suivantes :

- 27                  • Répartition des coûts relatifs aux interconnexions
- 28                  ○ En audience, l'intervenant s'est exprimé sommairement en ce qui a trait à  
29                  la répartition des coûts relatifs aux interconnexions. Il mentionne que la

---

<sup>88</sup> [B-0075](#), HQT-10, Document 1.3, réponse à la question 8.1.

<sup>89</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [p. 104](#).

<sup>90</sup> À la suite d'une question de la présidente de la formation, l'intervenant a laissé entendre qu'une prévision à 0 MW reviendrait à la même mécanique que de retirer le projet de la base de tarification du Transporteur. Voir A-0039, NS, volume 5, 10 décembre 2019, [p. 87](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 question devient plus pertinente avec les nouveaux projets  
2 d'interconnexion ajoutés en 2019 à la liste des études d'impact du  
3 Transporteur<sup>91</sup>.

4 À propos des projets d'interconnexions ajoutés en 2019 dans la liste des  
5 études d'impact, le Transporteur considère qu'il est trop tôt pour tenir  
6 compte de ceux-ci, et ce, dans le but de statuer sur l'opportunité de faire  
7 l'examen de l'enjeu portant sur la répartition des coûts des interconnexions,  
8 comme la Régie entendait faire dans la décision D-2019-118, par. 76. Pour  
9 la répartition du coût du service dans un dossier tarifaire, il y a lieu  
10 d'analyser des revenus requis et des besoins de transport concrets pour  
11 une année témoin, et non pas des projets dont la suite n'est pas encore  
12 entièrement connue.

13 ○ En audience, l'intervenant mentionne que la répartition des coûts des  
14 interconnexions devrait être traitée dans un dossier spécifique<sup>92</sup>.

15 Le Transporteur rappelle, comme indiqué à la pièce HQT-8, Document 1,  
16 que dans le présent dossier, l'exercice s'inscrit dans la continuité de la  
17 méthode de répartition reconnue par la Régie et les résultats qui en  
18 découlent sont présentés à titre illustratif. Le Transporteur présentera la  
19 répartition du coût du service usuelle aux années de recalibrage du MRI.  
20 Ainsi, les informations requises pour effectuer un exercice complet de la  
21 répartition des coûts des interconnexions ne seraient disponibles que lors  
22 d'une année de recalibrage du MRI. Par conséquent, tout autre dossier en  
23 parallèle ne permettrait pas d'obtenir des résultats probants afin de bien  
24 apprécier l'impact de la répartition des coûts des interconnexions.

25 ○ En audience, l'intervenant mentionne de traiter de la répartition des coûts  
26 des interconnexions seulement, car celle-ci « avait l'air », selon lui, assez  
27 autonome, et non pas de reprendre l'analyse de la répartition des coûts  
28 dans son ensemble<sup>93</sup>.

29 À cet égard, dans la décision 2006-66 la Régie indique :

30 « La Régie doit pouvoir identifier les éléments d'actifs qui se retrouvent  
31 dans chaque fonction et sous-fonction pour pouvoir en apprécier  
32 l'évolution, notamment lorsque la méthodologie de répartition des coûts  
33 fait intervenir des critères de répartition différents selon les  
34 fonctions. » [nous soulignons]

---

<sup>91</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [P. 175](#).

<sup>92</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [P. 175](#).

<sup>93</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [P. 184](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 Le cas échéant, cet extrait permettrait d'acquiescer à une analyse des  
2 coûts des interconnexions seulement.

3 ○ En audience, l'intervenant mentionne que la situation a tellement changé  
4 et que, par exemple, il y a eu des modifications par le gouvernement à  
5 l'effet que le Distributeur n'avait plus le droit d'exporter<sup>94</sup>.

6 À cet égard, le Transporteur soulève que le contexte n'a pas changé  
7 complètement. Les bases fondamentales sur lesquelles repose la méthode  
8 de répartition adoptée par la Régie subsistent. À ce titre, le Transporteur  
9 tient à rappeler que la répartition du coût du service était effectuée et  
10 continue de l'être en considérant les besoins de transport à long terme, à  
11 savoir la charge locale et le service de point à point à long terme, comme  
12 reconnu par la Régie. À cet effet, dans la décision D-2006-66, page 18,  
13 la Régie retient ce qui suit :

14 « Le Transporteur répartit les composantes de son coût de service entre  
15 la charge locale et le service de point à point de long terme. Cette  
16 répartition entre les services fermes de long terme est adéquate puisque  
17 seuls ces services sont pris en compte aux fins de la planification du  
18 réseau. Seuls ces services sont à la source de dépenses significatives  
19 d'investissement pour le Transporteur. » [nous soulignons]

20 Ainsi, les besoins de transport à considérer pour la méthode de répartition  
21 du coût du service, depuis l'origine jusqu'à présent, ne visaient pas les  
22 livraisons du Distributeur sur les marchés externes selon des services de  
23 transport de point à point, puisque celles-ci étaient à court terme, comme  
24 précisé dans la décision D-2009-015, page 80. D'ailleurs, le Distributeur a  
25 effectué de telles livraisons pour un court laps de temps et n'en fait plus  
26 depuis longtemps, soit environ une dizaine d'années, tel qu'il ressort de la  
27 décision D-2011-039, page 81, par. 360.

28 De plus, la Régie a traité régulièrement de la répartition des coûts dans les  
29 demandes tarifaires, en concluant que le Transporteur a appliqué  
30 conformément la méthode retenue (voir notamment les décisions pour les  
31 demandes tarifaires des dernières années)<sup>95</sup>.

32 ○ En audience, l'intervenant mentionne que, selon lui, pour le Distributeur les  
33 interconnexions en termes d'importation, c'est très limité, et qu'il y a des

<sup>94</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [P. 184](#).

<sup>95</sup> B-0023, Commentaires du Transporteur à l'égard des demandes d'intervention, [p. 12](#) ainsi que D-2010-032, [p. 98](#), D-2011-039, [p. 110](#), D-2012-059, [p. 95](#), D-2014-035, [p. 138](#), D-2015-017, [p. 119](#), D-2016-029, [p. 85](#) et D-2017-021, [p. 125](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 interconnexions, comme celle avec l'Ontario et s'il y en a d'autres à venir,  
2 qui sont faites spécifiquement pour l'exportation<sup>96</sup>.

3 Dans sa décision 2002-95, quant aux interconnexions, la Régie indique :

4 « La Régie est consciente de la difficulté soulevée par plusieurs parties  
5 quant à la façon d'allouer les coûts des interconnexions entre les différents  
6 services du transport. Elle estime que les interconnexions font partie des  
7 installations de transport et reconnaît le rôle de ces équipements pour  
8 l'alimentation de la charge locale. » [nous soulignons]

9 Dans sa décision 2006-66, quant aux interconnexions, la Régie indique :

10 « Selon la Régie, les interconnexions, point de sortie de la production  
11 excédentaire locale ou de celle en transit sur le réseau et point d'entrée au  
12 bénéfice de la sécurité des approvisionnements de la charge locale ou au  
13 bénéfice de charges en transit, servent tant la charge locale que les  
14 usagers du service de point à point tout au long de l'année. Le recours à  
15 des approvisionnements externes que permettent les interconnexions  
16 s'ajoute à la production locale. » [nous soulignons]

17 Dans sa décision 2009-015, en ce qui a trait à l'interconnexion avec  
18 l'Ontario, la Régie indique :

19 « Aux fins de sa décision, la Régie ne peut faire abstraction des motifs qui  
20 ont présidé à l'adoption du Décret 1450-2000. Le fait que le début des  
21 travaux ait été reporté jusqu'à ce que les conditions propices à assurer la  
22 rentabilité de l'opération aient été réunies ne justifie pas, à lui seul, de faire  
23 abstraction de l'objectif initial. Cet objectif comportait, de façon manifeste,  
24 une composante fiabilité très importante, voire prédominante.

25 Selon la Régie, il s'agit donc d'installations dont le rôle est sensiblement  
26 identique à celui des autres interconnexions, soit permettre l'exportation et  
27 l'échange de puissance et d'énergie avec les réseaux voisins et assurer  
28 une plus grande fiabilité des approvisionnements à la charge locale.

29 Par ailleurs, la Régie ne retient pas les arguments selon lesquels le  
30 maintien de la méthode existante de répartition des coûts aurait pour effet  
31 de faire supporter par la charge locale la presque totalité des coûts de  
32 l'interconnexion. La méthode existante repose sur le calcul de facteurs de  
33 répartition, lesquels tiennent compte des nouvelles réservations de point à  
34 point de long terme associées à l'interconnexion avec l'Ontario. Ces  
35 facteurs de répartition s'appliquent non seulement aux coûts des

---

<sup>96</sup> A-0038, NS, volume 4, 9 décembre 2019, [P. 184](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1 *interconnexions, mais également à l'ensemble des coûts communs aux*  
2 *deux services de transport ferme de long terme. En raison des nouvelles*  
3 *réservations découlant de la réalisation de l'interconnexion, le prorata de*  
4 *la charge locale dans les coûts des diverses fonctions et sous-fonctions à*  
5 *répartir se trouve sensiblement réduit. Globalement, les coûts additionnels*  
6 *alloués à la charge locale pour la sous fonction Ontario sont donc*  
7 *compensés, en grande partie, par une diminution des coûts des autres*  
8 *sous-fonctions qui lui sont alloués.*

9 *La Régie retient la proposition du Transporteur à l'effet d'appliquer, aux*  
10 *coûts de l'interconnexion avec l'Ontario, le même traitement que celui*  
11 *applicable aux autres interconnexions. » [nous soulignons]*

12 Pour ce qui est de la capacité de réception, les interconnexions avec les  
13 réseaux voisins ont une capacité de plus de 11 GW. Le Distributeur  
14 peut les utiliser pour effectuer des réceptions, notamment pour ses achats  
15 à court terme.

16 En outre, le Transporteur précise, comme présenté à la pièce HQT-6,  
17 Document 1.2, page 9, que l'interconnexion avec l'Ontario a une capacité  
18 en livraison, mais également en réception, de sorte qu'elle n'est pas dédiée  
19 spécifiquement à l'exportation. Aussi, le Transporteur ne croit pas que  
20 l'intervenant puisse se prononcer factuellement que les prochaines  
21 interconnexions seraient faites, le cas échéant, pour de l'exportation  
22 seulement, étant donné que les récentes nouvelles interconnexions, dont  
23 celle avec l'Ontario, étaient en livraison et en réception.

24 En conclusion, le Transporteur est d'avis que la réouverture de ce sujet  
25 viendrait inutilement soulever des questionnements complexes, puisque la  
26 méthode de répartition actuelle, déjà analysée en détails dans les dossiers  
27 passés et approuvée par la Régie, est toujours adaptée au contexte du  
28 Transporteur.

29 Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
30 devrait être rejetée.

31 • Romaine

32 ○ À son mémoire (page 5), concernant le paiement de la contribution par le  
33 Producteur concernant le Projet de raccordement des centrales du complexe  
34 de La Romaine, les intervenants reprennent leur recommandation antérieure  
35 de considérer tout excédent au montant maximum comme un compte à  
36 recevoir, pour lequel la clientèle n'a pas à supporter les coûts de  
37 financement, et de créditer la base de tarification de ce même montant.

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1           ▪ Le Transporteur est en désaccord avec cette recommandation, tel que  
2           soutenu et selon les motifs exposés par M. Verret lors de son  
3           témoignage (NS, volume 4, 9 décembre 2019 pp. 58 à 63 et 88 à 97).
- 4           ▪ Cette recommandation est en claire contravention avec la décision  
5           D-2018-021 qui est finale.
- 6           ▪ La décision D-2018-021 a définitivement écarté la recommandation de  
7           l'intervenant (révision déguisée).
- 8           ▪ L'entente de raccordement, le cadre réglementaire prévalant au  
9           moment de sa conclusion et les multiples décisions de la Régie qui l'on  
10          suivie confirment sans ambiguïté que cette entente bénéficie d'un  
11          cadre constitué qui doit être pleinement respecté.
- 12          • Facteur C
- 13          ○ Recommandation de son mémoire à la page 8 : le Transporteur pourrait  
14          considérer une valeur des MES correspondant à 35% de la valeur des MES  
15          totales.  
16          La méthode de calcul du Facteur C utilisée par le Transporteur favorise  
17          l'allégement réglementaire par sa simplicité d'application en plus d'être  
18          conforme à la décision initiale de la Régie<sup>97</sup>.
- 19          ▪ Le Transporteur est en désaccord avec cette recommandation, tel  
20          que soutenu et selon les motifs exposés par M. Verret lors de son  
21          témoignage (NS, volume 4, 9 décembre 2019 pp. 58 à 63 et 88 à  
22          97).
- 23          ▪ Cette recommandation est en claire contravention avec la décision  
24          D-2018-021 qui est finale (révision déguisée).
- 25          ▪ L'entente de raccordement, le cadre réglementaire prévalent au  
26          moment de sa conclusion et les multiples décisions de la Régie qui  
27          l'on suivie confirment sans ambiguïté que cette entente bénéficie  
28          d'un cadre constitué qui doit être pleinement respecté.
- 29          ▪ Cette méthode offre un meilleur appariement des charges et des  
30          MES et est conforme à l'appendice J des Tarifs et conditions  
31          concernant les projets en croissance.
- 32          Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
33          devrait être rejetée.

---

<sup>97</sup> D-2018-001, page 76, [par. 316](#).



## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1           ○ Recommandation de sa présentation en audience à la page 8 : en  
2           considérant que la valeur des immobilisations nettes au 1<sup>er</sup> janvier est  
3           surévaluée, les intervenants recommandent à la Régie de réduire la base de  
4           tarification de 400 M\$ et les revenus requis de 27,32 M\$ (400 M\$ \* 6,893%).  
5           Le Transporteur a réfuté cette recommandation lors du témoignage de M.  
6           Vézina.
- 7                     ▪ 69% des mises en service projetées à l'année de base 2019 ont été  
8                     réalisées au 31 octobre.
- 9                     ▪ Les mises en service prévues pour novembre et décembre de  
10                    729 M\$ sont inférieures à celles réalisées pour les mêmes mois des  
11                    années 2017 (755 M\$) et 2018 (859 M\$).
- 12                    ▪ En audience<sup>98</sup>, M. Vézina conclut comme suit :
- 13                            « En effet, tel que vu précédemment, l'année de base prévoit des mises en  
14                            service de deux milliards trois cent trente-cinq millions (2335 M\$), alors que  
15                            l'on en prévoyait deux milliards cent dix-neuf millions (2119 M\$) à l'année  
16                            témoin. Donc, si je veux résumer mon deux cent soixante et un millions (261  
17                            M\$), comment il s'explique? Par mon solde d'ouverture de cent quatre-vingt-  
18                            huit millions (188 M\$) qui, lui, c'est des données réelles, connues, qui vont  
19                            s'appliquer pour 13 soldes et le reste de l'écart provient principalement de  
20                            nos mises en service année de base de deux virgule trois milliards (2,3 G)  
21                            supérieur à la mise en service année témoin de deux virgule un milliards  
22                            (2,1 G).
- 23                            Donc, par conséquent, les données historiques ne sont pas représentatives  
24                            du comportement actuel de la base de tarification du Transporteur. »
- 25           Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée
- 26           ○ Recommandation de sa présentation en audience à la page 11 : les coûts  
27           encourus depuis ce temps, soit 5,49 M\$ (valeur au 31 avril 2019 moins  
28           valeur au 31 décembre 2017), ne devrait pas être admis, et la valeur de  
29           18 M\$ devrait être réduite d'autant.
- 30                     ▪ En 2017, dans le cadre de l'avant-projet de la nouvelle ligne à  
31                     735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay, le Transporteur  
32                     avait clairement identifié les faiblesses de l'interface  
33                     Manic-Québec.

---

<sup>98</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 44](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1                   ▪ En revanche, le Transporteur ne pouvait pas présumer du fait que  
2                   le projet de ligne serait autorisé par la Régie de l'énergie.
- 3                   ▪ Par ailleurs, la date de mise en service de la ligne était toujours  
4                   incertaine.
- 5                   ▪ Le CS23 était à l'époque indispensable au maintien de la fiabilité  
6                   de l'interface Manic-Québec.
- 7                   ▪ Le Transporteur a donc fait le choix prudent de poursuivre le projet  
8                   d'assurer la pérennité du CS.
- 9                   ▪ Ce n'est que lors de l'inspection du mois d'avril 2019 qu'un fait  
10                  nouveau a forcé le Transporteur à se repositionner.
- 11                  ▪ Le Transporteur soumet donc que les coûts encourus de 5,49 M\$  
12                  sur le CS23 entre le 31 décembre 2017 et le 30 avril 2019 ont été  
13                  investis avec prudence et diligence au regard des objectifs du projet  
14                  autorisé par la décision de la Régie D-2012-151.
- 15                  Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
16                  devrait être rejetée.
- 17                  ○ Pertes de transport – analyse économique des projets : l'AQCIE-CIFQ sont  
18                  d'accord avec le cadre d'analyse proposé par le Transporteur, dans le cas  
19                  de projets de lignes à 735 kV, pour la prise en compte des pertes par effet  
20                  couronne de même qu'une analyse sur le coût unitaire de l'énergie et la  
21                  puissance sur la période d'analyse.
- 22                         ▪ Le Transporteur note l'accord des intervenants.
- 23                  ○ Frais d'entretien et d'exploitation : les intervenants considèrent qu'il y a lieu  
24                  de continuer la réflexion quant à la valeur allouer à ces frais.
- 25                         ▪ En audience<sup>99</sup>, M. Delourme a expliqué que l'inclusion  
26                  systématique des coûts d'entretien et d'exploitation dans les  
27                  analyses économiques n'est pas requise dans la mesure où la  
28                  plupart du temps, ils sont équivalents ou négligeables par rapport  
29                  aux autres éléments de l'analyse économique.
- 30                         ▪ Le Transporteur réitère aussi sa réponse à la question 7.1 de la  
31                  DDR 3 de la Régie (B-0075, HQT-10, Document 1.3) où il précise  
32                  que, dans le cadre de l'analyse économique, les coûts liés à  
33                  l'entretien et à l'exploitation des équipements sont limités aux coûts  
34                  directement associés à chacune des solutions permettant de les

---

<sup>99</sup> A-0035, NS, volume 2, 5 décembre 2019, [p. 90-91](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

- 1 discriminer entre elles. Ceux-ci ne représentent qu'une petite  
 2 portion des coûts attribuables à l'entretien et à l'exploitation d'un  
 3 réseau électrique dans son ensemble.
- 4       ▪ Le Transporteur a déjà expliqué<sup>100</sup> que ces coûts diffèrent des coûts  
 5 d'entretien et d'exploitation de 19 % qui doivent être utilisés pour  
 6 déterminer l'impact tarifaire utilisés lors de l'établissement des  
 7 charges nettes d'exploitation au moyen du facteur de croissance.  
 8 Ce taux de 19 % en valeur actualisée sur 20 ans reflète l'ensemble  
 9 des coûts directs d'exploitation et de maintenance visant le parc  
 10 d'actifs du Transporteur dans sa globalité en considérant des actifs  
 11 de tous âges, de natures différentes et de niveaux de tensions  
 12 distincts.
- 13       Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
 14 devrait être rejetée.

### 8.3 FCEI

15 Les réfutations du Transporteur aux recommandations des intervenants sont les  
 16 suivantes :

- 17       ○ Recommandation à la page 10 de son mémoire : appliquer un ajustement à  
 18 la baisse de 54 M\$ sur le revenu requis pour tenir compte de la tendance à  
 19 la surestimation de la base de tarification. Le Transporteur a réfuté cette  
 20 recommandation lors du témoignage de M. Vézina.

21       Tel que mentionné en audience<sup>101</sup>, l'acuité des prévisions de l'année témoin  
 22 2020 débute d'abord par une robustesse au niveau de la réalisation des  
 23 mises en service de l'année de base.

- 24       ▪ 69% des mises en service projetées à l'année de base 2019 ont été  
 25 réalisées au 31 octobre.
- 26       ▪ Les mises en service prévues pour novembre et décembre de  
 27 729 M\$ sont inférieures à celles réalisées pour les mêmes mois des  
 28 années 2017 (755 M\$) et 2018 (859 M\$).
- 29       ▪ En audience, M. Vézina conclut comme suit<sup>102</sup> :

30       « En effet, tel que vu précédemment, l'année de base prévoit des mises en  
 31 service de deux milliards trois cent trente-cinq millions (2335 M\$), alors que  
 32 l'on en prévoyait deux milliards cent dix-neuf millions (2119 M\$) à l'année

<sup>100</sup> Voir R-4052-2018, [B-0088](#), HQT-3, Document 1.7, réponse à la question 1.2.

<sup>101</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 38](#).

<sup>102</sup> A-0036, NS, volume 3, 6 décembre 2019, [p. 44](#).

## Plaidoirie du Transporteur

---

1                    *témoin. Donc, si je veux résumer mon deux cent soixante et un millions (261*  
 2                    *M\$), comment il s'explique? Par mon solde d'ouverture de cent quatre-vingt-*  
 3                    *huit millions (188 M\$) qui, lui, c'est des données réelles, connues, qui vont*  
 4                    *s'appliquer pour 13 soldes et le reste de l'écart provient principalement de*  
 5                    *nos mises en service année de base de deux virgule trois milliards (2,3 G)*  
 6                    *supérieur à la mise en service année témoin de deux virgule un milliards*  
 7                    *(2,1 G).*

8                    *Donc, par conséquent, les données historiques ne sont pas représentatives*  
 9                    *du comportement actuel de la base de tarification du Transporteur. »*

10                  Des facteurs d'atténuation pour 2020 quant à la justesse des prévisions ont  
 11                  également été présentés<sup>103</sup>.

- 12                    ■ Ajouts nets (MES-Amortissement) est le plus bas des dernières  
 13                    années (323M\$).
- 14                    ■ Les MES sont planifiées majoritairement en fin d'année.
- 15                    ■ Le facteur de glissement (315 M\$) est mensualisé sur toute l'année.
- 16                    ■ Aucune MES de projet d'envergure n'est prévue.

17                  Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
 18                  devrait être rejetée.

19                  ○ Recommandation 2 à la page 10 de son mémoire : la FCEI recommande de  
 20                  poursuivre le développement de l'indicateur Impact-IFD. De plus, dans sa  
 21                  présentation, l'intervenant propose de conserver un indicateur Impact-IFD le  
 22                  plus proche possible de la décision de la Régie en excluant le critère durée  
 23                  sous prétexte que ce critère est endogène<sup>104</sup>.

- 24                    ■ Le Transporteur a soulevé a plusieurs reprises tout au long du  
 25                    dossier les limitations et contraintes de l'indicateur Impact-IFD.  
 26                    M. Chagnon a expliqué en audience que l'IF représente une vue  
 27                    globale de la situation<sup>105</sup>. Ainsi, le Transporteur conclut que la Régie  
 28                    doit retirer l'IFD et le substituer par l'IF<sup>106</sup>.
- 29                    ■ Voir les commentaires du Transporteur aux recommandations 2, 6a  
 30                    et 6b de l'AHQ-ARQ.

---

<sup>103</sup> B-0101, HQT-11, Document 2.1, [p. 9](#).

<sup>104</sup> C-FCEI-0010

<sup>105</sup> [A-0038](#), NS, volume 4, 9 décembre 2019, page 22

<sup>106</sup> [A-0038](#), NS, volume 4, 9 décembre 2019, page 24

## ***Plaidoirie du Transporteur***

---

1 Pour toutes ces raisons et avec égards, la recommandation de l'intervenant  
2 devrait être rejetée.

3 ○ Recommandation 3 à la page 10 de son mémoire : la FCEI recommande de  
4 maintenir l'indicateur Impact-IFD pour les fins de l'application du MTÉR en  
5 redéfinissant la cible et les seuils à chaque rapport annuel sur la base de  
6 l'état de données à ce moment.

7 ■ Le Transporteur a déjà répondu<sup>107</sup> que la méthode proposée par  
8 l'intervenant dérogerait à la méthode d'établissement des seuils  
9 retenue par la Régie dans sa décision D-2019-060.

10 Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **9 Conclusion**

11 Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. Il est d'avis que  
12 ses propositions sont raisonnables et qu'elles méritent d'être retenues.

13 Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente  
14 demande pour l'année 2020 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée  
15 sur les éléments spécifiés dans sa demande.

16 Le tout respectueusement soumis.

**Montréal, le 11 décembre 2019**

**(s) Hydro-Québec - Affaires juridiques**

---

Hydro-Québec - Affaires juridiques  
(Me Yves Fréchette)

---

<sup>107</sup> [B-0082](#)- HQT-10, Document 1.4, réponse à la question 7.1