

NO : R-4058-2018

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

**RAPPORT D'ANALYSE DE LA DEMANDE DE RECONNAISSANCE AU TITRE DE
FACTEUR Z D'UN BUDGET SPÉCIFIQUE DE 13 M\$ RELATIF À UN PROGRAMME
DE REDRESSEMENT DES MALT**

Présenté par l'analyste Paul Paquin pour les intervenants AQCIE et CIFQ

CONTEXTE

Dans le cadre du dernier dossier tarifaire, le Transporteur constatait que l'état et la conformité des mises à la terre (« MALT ») dans les installations extérieures étaient inadéquats et devaient être redressés.

Il indiquait qu'il avait été victime de 732 vols dans 263 postes entre 2007 et 2012 et 126 vols dans 93 postes entre 2013 et 2016 et que la situation avait été temporairement corrigée dans plusieurs installations, mais que les travaux pour corriger la situation de façon permanente n'étaient pas tous complétés.

De plus, il constatait que la mise à jour des plans et des relevés de continuité de la grille de terre n'avait pas été effectuée dans plusieurs installations.

Il prévoyait que les travaux requis pour effectuer un diagnostic et apporter les correctifs qui s'imposaient s'étendraient sur une période de trois ans, et il demandait à la Régie un budget de 8 M\$ pour l'année témoin 2018, soit 5,5 M\$ pour des travaux d'inspection et 2,5 M\$ pour des travaux correctifs.¹

Dans sa décision D-2018-021, la Régie autorise « à titre de budget spécifique, un montant de 5,5 M\$ pour les travaux d'inspection des MALT. Toutefois, elle juge que la demande du Transporteur d'un montant additionnel de 2,5 M\$ pour apporter des correctifs à la conformité des MALT est non justifiée. »²

¹ R-4012-2017, B-0016, page 21 et A-0026, page 195

² D-2018-021, page 76

Dans le cadre du dossier actuel, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un montant de 13 M\$ afin de poursuivre son plan de redressement.³

De plus le Transporteur demande que ce budget soit identifié comme un facteur Z aux charges d'exploitation.⁴

L'analyse des intervenants porte sur le suivi des activités de l'année 2018, sur le bien-fondé de la création d'un facteur Z pour cette activité et sur le budget demandé par le Transporteur dans le dossier actuel.

SUIVI DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE 2018

Dans sa décision D-2018-021, la Régie « *demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de déposer un suivi de l'avancement et des coûts des diagnostics des 278 installations prioritaires, tel qu'il l'a proposé.* »⁵

En réponse à cette demande, le Transporteur mentionne qu'à ce jour plus de 15 % des diagnostics sont en cours de réalisation et que les travaux restants planifiés pour l'année 2018 s'étendront d'août à novembre 2018. Il ajoute qu'il s'estime confiant de réaliser les interventions en lien avec le redressement des MALT planifiées pour l'année 2018 et ainsi concrétiser l'utilisation du budget spécifique de 5,5 M\$ qui lui a été alloué.⁶

Par ailleurs, en réponse à une demande de renseignements, il indique :

*« En date du 30 septembre, 43 % des diagnostics et 21 % des ingénieries prévues ont été réalisés, consommant une partie équivalente des budgets prévus. Les travaux se poursuivent à un rythme soutenu afin de permettre au Transporteur de compléter les travaux planifiés pour l'année 2018. »*⁷

Selon les intervenants, il est raisonnable de se demander si le montant total de 5,5 M\$ autorisé pour l'année 2018 sera dépensé.

CRÉATION D'UN FACTEUR Z

Le Transporteur rappelle que « *dans la décision D-2018-001, la Régie juge que les critères d'éligibilité retenus dans la décision D-2017-043 sont applicables aux éléments de coûts du Transporteur pouvant être traités en Facteur Y ou en Facteur Z, pour les mêmes motifs, en adaptant toutefois le seuil de matérialité. Ces critères sont :*

³ B-0017, page 15

⁴ B-0017, page 17

⁵ D-2018-021, page 76

⁶ B-0017, page 14

⁷ B-0059, page 15

- la récurrence des coûts (Facteur Y) ou l'imprévisibilité de l'occurrence de ces coûts 5 (Facteur Z) pendant la durée du MRI ;
- l'imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts ;
- l'insuffisance ou l'absence de contrôle du Transporteur sur les éléments de coûts ;
- un seuil de matérialité proposé à 2,5 M\$, tant pour la création que pour le maintien d'un élément de coût en Facteur Y et pour le Facteur Z. »⁸

Par ailleurs, dans la décision D-2018-001 la Régie mentionne, concernant le Transporteur:

« [223] La Régie propose qu'un seuil de 2,5 M\$, basé sur le seuil précédemment établi pour les budgets spécifiques soit retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en Facteur Y. La Régie réserve sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité lors de la phase 3. »⁹ (Notre soulignement)

En se basant sur les critères d'éligibilité cités ci-haut, les intervenants estiment que le budget prévu pour les MALT ne se qualifie pas comme Facteur Z.

En effet :

- concernant le premier critère, la problématique des MALT n'est pas imprévisible puisque dès le dossier tarifaire 2018, il était prévu que les travaux requis pour effectuer un diagnostic et apporter les correctifs requis s'étendraient sur une période de trois ans;
- concernant le deuxième critère, les montants liés aux éléments de coûts ne sont pas imprévisibles puisque le Transporteur connaît la quantité d'installations en cause et le coût unitaire des inspections et des correctifs;
- concernant le troisième critère, les intervenants estiment que le Transporteur exerce un certain contrôle sur ses équipements et donc sur les éléments de coûts.

En ce qui concerne le quatrième critère, les intervenants estiment qu'il est prématuré de conclure puisque la Régie a réservé sa décision quant au seuil de matérialité pour les éléments de coût à traiter en Facteurs Z.

Dans le cas du distributeur le seuil a été fixé à 15 M\$. Si ce seuil était retenu pour le Transporteur, le budget des MALT ne se qualifierait pas comme Facteur Z puisque le budget demandé est de 13 M\$.

À cet égard, il est bon de rappeler que le rendement attendu sur les avoirs propres du Distributeur est d'environ 308 M\$, soit des capitaux propres présumés de 3 756 M\$ au taux

⁸ B-0012, page 12

⁹ D-2018-001, page 56, paragraphe 223

autorisé de 8,2%¹⁰ alors que dans le cas du Transporteur, le rendement attendu est de 479 M\$, soit des capitaux propres présumés de 5 839 M\$ au taux autorisé de 8,2%.¹¹

Considérant que dans le cas du Distributeur, la Régie a retenu que « *toute variation d'éléments de coûts dont la valeur est inférieure à 15 M\$ fait partie du risque d'affaires normal de l'entreprise* »¹², on peut s'attendre en toute cohérence à ce que le seuil soit fixé au minimum à 15 M\$ également pour le Transporteur.

Considérant que la proposition de création d'un facteur Z pour un montant de 13 M\$ afin de poursuivre son plan de redressement des MALT ne respecte pas les critères requis, les intervenants recommandent à la Régie de rejeter la proposition.

LE MONTANT DEMANDÉ

Le Transporteur indique que le montant de 13 M\$ demandé lui permettra de poursuivre son plan de redressement comprenant plus de :¹³

- 60 ingénieries ;
- 100 travaux correctifs ; et
- 100 validations de continuité de MALT

En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur précise que le budget de 13 M\$ se ventile comme suit :¹⁴

- Ingénierie : 1,5 M\$;
- travaux correctifs : 6,5 M\$;
- validations de continuité de MALT : 5 M\$.

Par ailleurs, dans une présentation du Transporteur dans le cadre du dossier R-4012-2017, il est mentionné que le coût unitaire moyen prévu est de 20 k\$ par installation pour la mise à jour des plans et devis et la réalisation des relevés de continuité, et de 50 k\$ par installation pour la réparation et les correctifs.¹⁵

Selon ces informations, le budget de la demande actuelle devrait s'élever à environ 8,5 M\$ (et non à 13 M\$), soit :

- 100 travaux correctifs à 50 k\$ par unité : 5 M\$
- 100 validations de continuité à 20 k\$ par unité : 2 M\$;

¹⁰ Rapport annuel 2017 du Distributeur, B-0052, page 3

¹¹ Rapport annuel 2017 du Transporteur, B-0012, page 7

¹² D-2017-043, page 76, para 316

¹³ B-0017, page 15

¹⁴ B-0059, page 15

¹⁵ R-4012-2017, B-0105, page 29

-
- Travaux d'ingénierie : 1,5 M\$

Il est à noter que, dans la décision D-2018-021 mentionnée plus haut, la Régie a refusé d'accorder le montant relatif aux correctifs. Selon les intervenants, le demande actuelle est semblable à celle ayant fait l'objet de la décision D-2018-021 et, en toute cohérence, la Régie ne devrait pas autoriser un budget spécifique pour les travaux correctifs.

Les intervenants considèrent que le budget demandé est trop élevé et ne devrait pas être autorisé. Selon les informations en preuve, le budget à autoriser devrait être de 3,5 M\$, soit la valeur des validations de continuité et des travaux d'ingénierie.

Le 9 novembre 2018