

C A N A D A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3968-2016

**HQT - Demande du Transporteur relative au
remplacement des disjoncteurs de modèle PK**

PREUVE DU GRAME-I

Préparé par

Nicole Moreau
Analyste environnement et énergie
EnviroConstats

Pour le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

DÉPOSÉ À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Le 28 septembre 2016

MANDAT

Le GRAME a retenu les services de sa consultante externe madame Nicole Moreau, analyste en énergie et environnement. Madame Moreau possède une formation de premier cycle en administration et comptabilité de l'école des Hautes études commerciales de l'Université de Montréal, de même qu'une maîtrise en sciences de l'Environnement de l'UQAM.

Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK

L'objectif du GRAME est de se prononcer la demande d'investissement pour le projet de remplacement des disjoncteurs de modèle PK, tel que décrit ci-dessous :

Le Projet vise à remplacer, sur l'horizon 2016-2017, l'ensemble des 280 disjoncteurs de modèle PK dans 34 postes du réseau de transport et à réaliser des travaux connexes, afin, notamment, de respecter les encadrements internes en matière de sécurité et de maintenir la fiabilité des actifs du Transporteur.

Le coût total du Projet s'élève à 571,3 M\$, dont une tranche de 485,9 M\$ s'inscrit dans la catégorie d'investissement «respect des exigences» et une tranche de 85,4 M\$ s'inscrit dans la catégorie d'investissement « maintien des actifs ».

R-3968-2016, A-007

Le GRAME soumet que la problématique de défaillance des disjoncteurs était connue du Transporteur depuis 2003¹, soit depuis plus de 10 ans. Le GRAME est d'avis que le Transporteur devrait être tenu responsable de l'analyse de la fiabilité de ses équipements et des conséquences sur ses tarifs du remplacement de ces équipements au cours d'une même année.

Québec 

Portail Québec - Services Québec

Portail Québec > Fil d'information

Remplacement d'urgence des disjoncteurs - Hydro-Québec est au courant depuis 2003, révèle la CAQ

QUÉBEC, le 27 avril 2016 /CNW Telbec/ - Alors que les Québécois se voient refiler une facture de plus de 500 millions de dollars pour le remplacement d'urgence des disjoncteurs du réseau électrique d'Hydro-Québec, la Coalition Avenir Québec a dévoilé un rapport interne, produit en décembre 2003 par un ingénieur de la société d'État, recommandant à Hydro-Québec de substituer ses disjoncteurs PK pour ceux d'une nouvelle génération.

L'étude datant de 2003 est sans équivoque : les disjoncteurs de type SF6 sont plus fiables, durables, performants, sécuritaires et abordables au long terme que ceux de type PK, a révélé la porte-parole de la CAQ en matière d'énergie, Chantal Soucy, qui a brandi le rapport en question au Salon bleu. Elle a sommé le ministre de l'Énergie, Pierre Arcand, d'identifier les gestionnaires derrière cette mauvaise décision administrative et d'inviter personnellement la Vérificatrice générale à enquêter.

« Je n'arrive pas à croire que la solution est connue et identifiée depuis 2003, mais qu'Hydro-Québec n'a allumé que maintenant! Non seulement la société d'État est au courant depuis 13 ans des dangers de ses disjoncteurs, responsables aujourd'hui de pannes majeures et d'incendies, mais elle ose aujourd'hui réclamer des millions aux contribuables pour des mises à niveau d'urgence. Je vais vous dire ce qui est urgent : c'est de sanctionner les responsables de ce fiasco. Il y a clairement eu négligence dans ce dossier et il faut que la Vérificatrice générale puisse enquêter sur ce qui s'est passé », a déclaré Chantal Soucy, face à un Pierre Arcand visiblement inconscient de l'existence de ce rapport.

La députée de Saint-Hyacinthe a mentionné avoir été surprise d'apprendre dans l'étude d'Hydro-Québec que des remises à niveau d'un peu plus d'une centaine de disjoncteurs ont été menées entre 1994 et 2002. Puisqu'une remise à neuf d'un disjoncteur augmente sa durée de vie en moyenne de 30 ans, la majorité des équipements actuels devraient en théorie être fonctionnels minimalement jusqu'en 2024, a fait savoir Chantal Soucy. « Le ministre ne peut plus ignorer les faits. Je ne peux pas croire qu'il ne se demande pas autant que moi ce qui a bien pu se passer pour que 13 ans plus tard, Hydro-Québec se réveille et réclame des travaux de dernière minute! À cause de la mauvaise gestion interne chez Hydro-Québec, c'est une autre facture, d'un demi-milliard de dollars cette fois-ci, qui attend les Québécois », a regretté la caquiste.

Référence : Site Web : Portail Québec – Service Québec, Fil d'information, remplacement d'urgence des disjoncteurs -Hydro-Québec est au courant depuis 2003 relève la CAQ, 27 avril 2016

¹ Site Web : Portail Québec – Service Québec, Fil d'information, remplacement d'urgence des disjoncteurs - Hydro-Québec est au courant depuis 2003 relève la CAQ, 27 avril 2016

L'absence de prise d'action progressive de la part du Transporteur comporte un aspect de négligence qui devrait être porté à l'attention de la Régie dans le cadre de la décision qu'elle aura à prendre d'autoriser ces investissements. En effet, bien que ces investissements soient nécessaires à la prestation du service, ils devraient être considérés comme ayant dû être réalisés progressivement sur une période de dix ans, soit en dépassement provisoire et progressif des revenus requis, affectant à la baisse la part des écarts de rendement conservés par le Transporteur, ou à la hausse les revenus requis dans le cas où le Transporteur les aurait incorporés dans ses prévisions de travaux d'investissement.

Le GRAME soumet que dans le cas du Transporteur, la moyenne annuelle des écarts positifs de rendement présentée au dossier R-3842-2013 était de 60 M\$ entre 2007 et 2012, ce qui représente, si on extrapole entre les années 2004 à 2015, 600 M\$, soit un montant supérieur à la présente demande d'investissement pour le remplacement des disjoncteurs de modèle PK. La question se pose, à savoir si le Transporteur a reporté certains de ces investissements prévus concernant ces équipements, et finalement augmenté d'autant ses écarts de rendement.

Tableau 18.1
Écarts de rendement 2007-2012 du Distributeur et du Transporteur
excluant les écarts de revenus (en M\$)

	RA 2012	RA 2011	RA 2010	RA 2009	RA 2008	RA2007	Moyenne 2007-2012
Excédents de rendement de HQD	111,4	101,2	171,4	105,7	26,6	9,4	87,6
Écarts reliés aux ventes d'électricité nettes des achats d'électricité	33,1	37,6	78,3	-4,0	-18,8	8,1	22,4
	78,3	63,6	93,1	109,7	45,4	1,3	65,2
Excédents de rendement de HQT	152,0	66,9	87,9	83,6	31,7	-63,4	59,8
Écarts reliés aux Revenus de transport	-1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2
	153,0	66,9	87,9	83,6	31,7	-63,4	60,0

RA: Rapport annuel

Référence : R-3842-2013, A-0020, question 18.1. Tableau 18.1 Écarts de rendement 2007-2012 du Distributeur et du Transporteur excluant les écarts de revenus (en M\$)

Bien que ces réponses restent en suspens, la Régie devra se questionner sur l'aspect relatif à la négligence du Transporteur dans la gestion de ses équipements, qui impacteront les tarifs de manière indue pour la clientèle. Le GRAME est d'avis que la faute en incombe au Transporteur à même la teneur de sa planification annuelle et qu'il devrait être tenu responsable d'une partie de ces coûts et assumer, à tout le moins, une partie des investissements demandés et donc des charges annuelles d'amortissement de ceux-ci, et cela, en fonction des écarts de rendement déjà constatés.

Au dossier R-3904-2014, le GRAME notait dans son rapport qu'une problématique demeure vis-à-vis la réallocation et la substitution de budgets entre investissements planifiés, donc entre les catégories.

Le GRAME soulignait qu'une substitution d'investissements planifiés entre les catégories implique, selon le sens utilisé par le Transporteur², le transfert de budgets d'une catégorie, et cela, vers une autre catégorie, pour les fins d'interventions urgentes non-planifiées. Ce qui implique le report dans le temps d'interventions planifiées selon la Stratégie d'intervention initiale, donc une augmentation nette des besoins d'investissements.³

Il indiquait à la Régie, que les solutions ne sont pas nombreuses pour résoudre ces constats et le maintien, tel quel, de la réallocation ne semble pas être le choix idéal, bien qu'il soit nécessaire dans certains cas liés à l'efficacité.⁴ Voici le détail des budgets des années antérieures : (R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 8)

Catégorie d'investissement	2011			2012			2013		
	Autorisé	Total	M \$	Autorisé	Total	M \$	Autorisé	Total	M \$
Maintien des actifs	391	381	-10	381	344	-37	423	342	-81
Maintien et amélioration de la qualité du service	45	53	+8	52	41	-11	61	64	+3
Respect des exigences	25	24	-1	33	21	-12	46	36	-10
Croissance des besoins de la clientèle	71	56	-15	98	68	-30	68	42	-26
	532	514	-18	564	474	-90	598	484	-114

Référence : Selon les données fournies au tableau 4 : R-3904-2014, B-0004, p. 11

Nous constatons à ce moment que le Transporteur avait soit systématiquement surévalué ses besoins de 2011 à 2013, soit reporté dans le temps des investissements nécessaires selon la planification de la Stratégie de pérennité. On constate avec le sommaire des données présentées par le GRAME, un report des investissements prévus entre 2011 et 2013 pour la catégorie *Maintien des actifs*. Le GRAME indiquait que la croissance des risques de défaillance est à prévoir, de même qu'une détérioration des indicateurs de performance à moyen terme, en plus de l'ajout de coûts aux années subséquentes, coûts déjà autorisés précédemment par la Régie, et pouvant être considérés comme des écarts de rendement.⁵

² R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2.1

³ R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 8

⁴ R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 8

⁵ R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 9

Le GRAME notait que la Régie⁶ était préoccupée par la question de savoir si la réallocation prévue des investissements implique des investissements que le Transporteur ne prévoit plus faire en 2014 pour les catégories d'investissements en *Maintien des actifs* et *Respect des exigences* et par conséquent implique que ces investissements se sont ajoutés pour la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service*.⁷

Le GRAME constatait également de la réponse fournie par le Transporteur⁸ à la Régie, à l'instar de celle qu'il a fournie au GRAME⁹, que la réallocation concernant la catégorie *Maintien des actifs* s'explique par le déplacement d'activités et la mise à jour des coûts et ne correspond pas à une réduction des besoins en investissement.¹⁰

Ainsi, le GRAME suggérait de trouver une méthode visant à éviter de créer des écarts de rendement lorsque le Transporteur reporte des investissements. De tels budgets devraient être alors transférés à une année ultérieure.¹¹

Ainsi, si la création d'un compte d'écart visant la catégorie des investissements avait été autorisée à ce moment, le Transporteur disposerait déjà d'un solde pour réduire l'impact de la présente demande pour le remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

Conclusion et recommandations

En conclusion, le GRAME demande à ce que soit reconnue la nécessité des travaux demandés, mais que le montant autorisé soit réduit d'un montant raisonnable représentant une partie des écarts de rendement qui ont déjà été constatés depuis les 5 dernières années, afin que le Transporteur assume une partie de la responsabilité dans la gestion de la pérennité de ses équipements, pour laquelle, selon le GRAME, il a fait défaut d'agir en temps opportun.

Le GRAME recommande que la Régie ordonne que soit réduit du montant qui sera constaté suite à l'achèvement des travaux, l'équivalent des écarts de rendements constatés depuis les 5 dernières années.

⁶ R-3904-2014, A-0005, Question 2.1

⁷ R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 9

⁸ R-3904-2014, B-0011, RDDR 2.1

⁹ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2.1

¹⁰ R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 9

¹¹ R-3904-2014, C-GRAME-0011, page 9