

Dossier R-4058-2018 – Présentation à l’audience du 29 novembre 2018

Bonjour madame et messieurs les régisseurs,

Comme vous avez pu le constater, le mémoire de l’AQCIE et du CIFQ présente le point de vue des clients relativement à la qualité du service au meilleur prix possible.

Je ferai un bref résumé

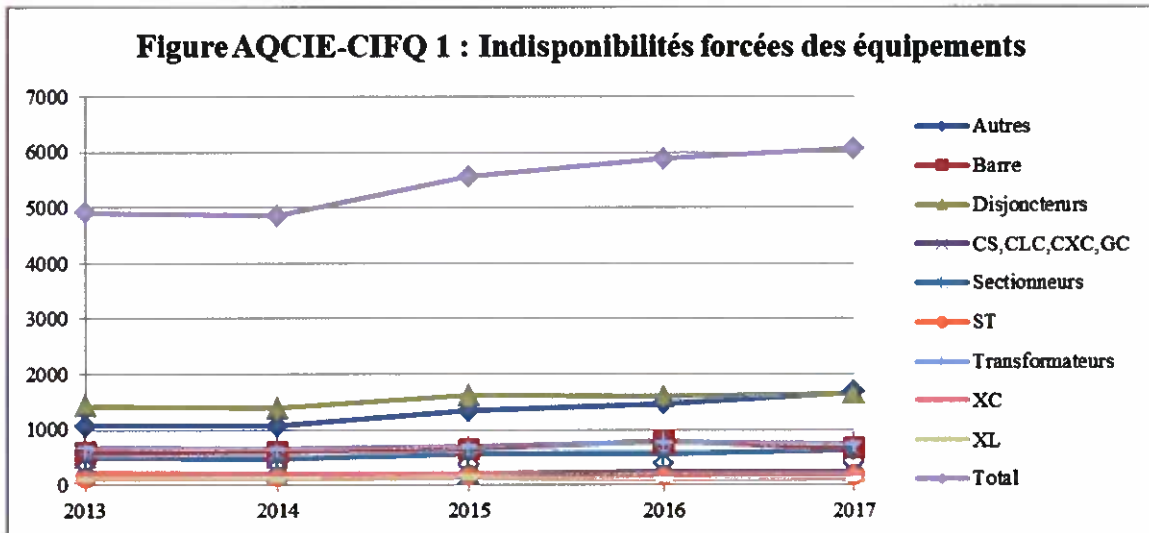
- de la preuve déposée
- des modifications concernant les MALT
- une proposition concernant les effets perturbateurs
- une mise en contexte des recommandations

Je ferai référence aux figures présentées à la preuve.

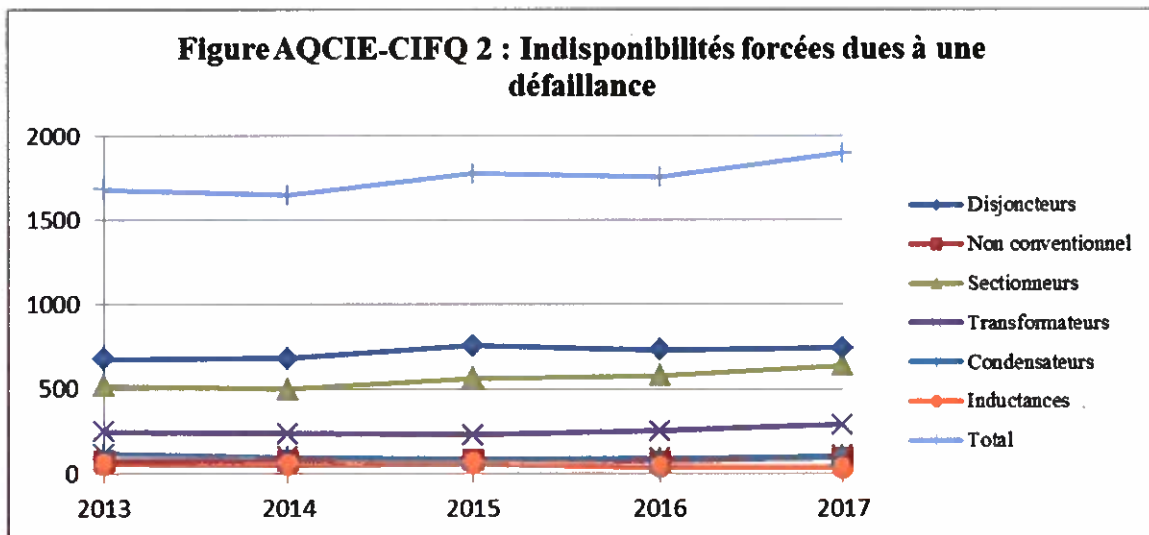


Historique des indisponibilités forcées des équipements

(Preuve, page 4)



(Preuve, page 5)



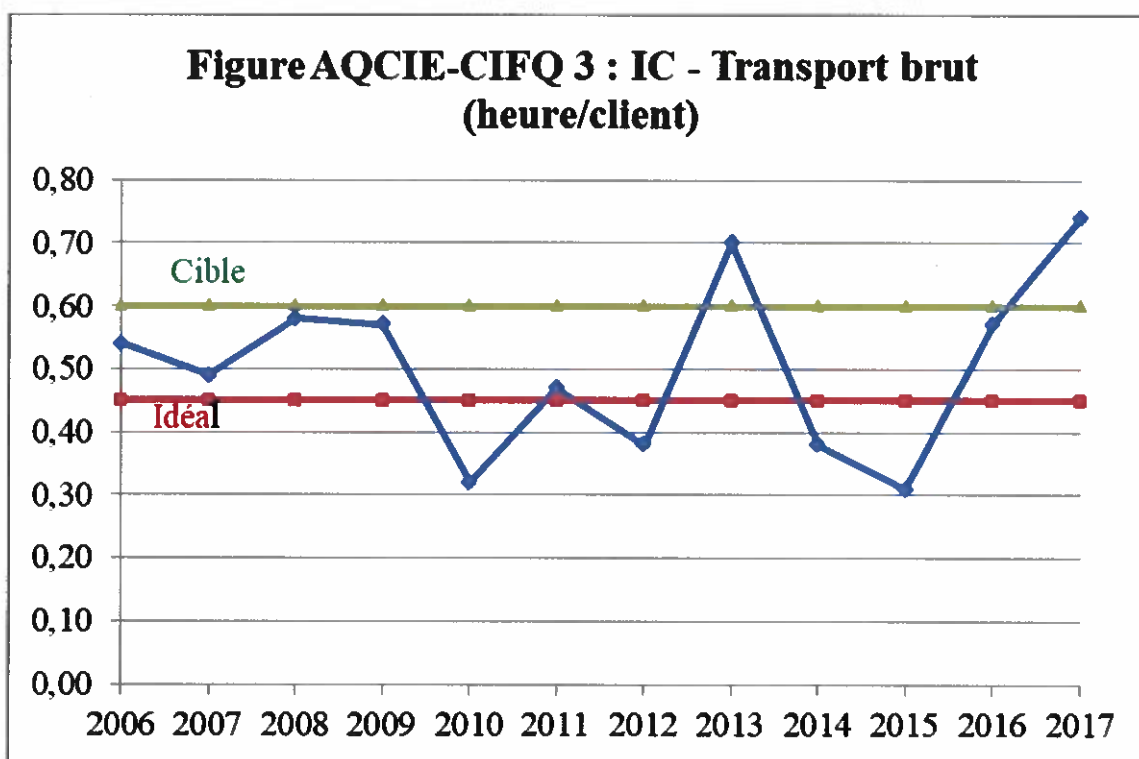
Constatations :

- une augmentation à partir de 2014, principalement pour sectionneurs et transformateur;
- il est difficile de tirer une conclusion définitive quant à une tendance
- continuer de faire l'objet d'un suivi rigoureux.

Comme on le verra plus loin, jusqu'à maintenant la fiabilité du réseau du Transporteur n'a pas été affectée par une augmentation des IF;

Historique de l'indice IC-Transport

(Preuve page 6)

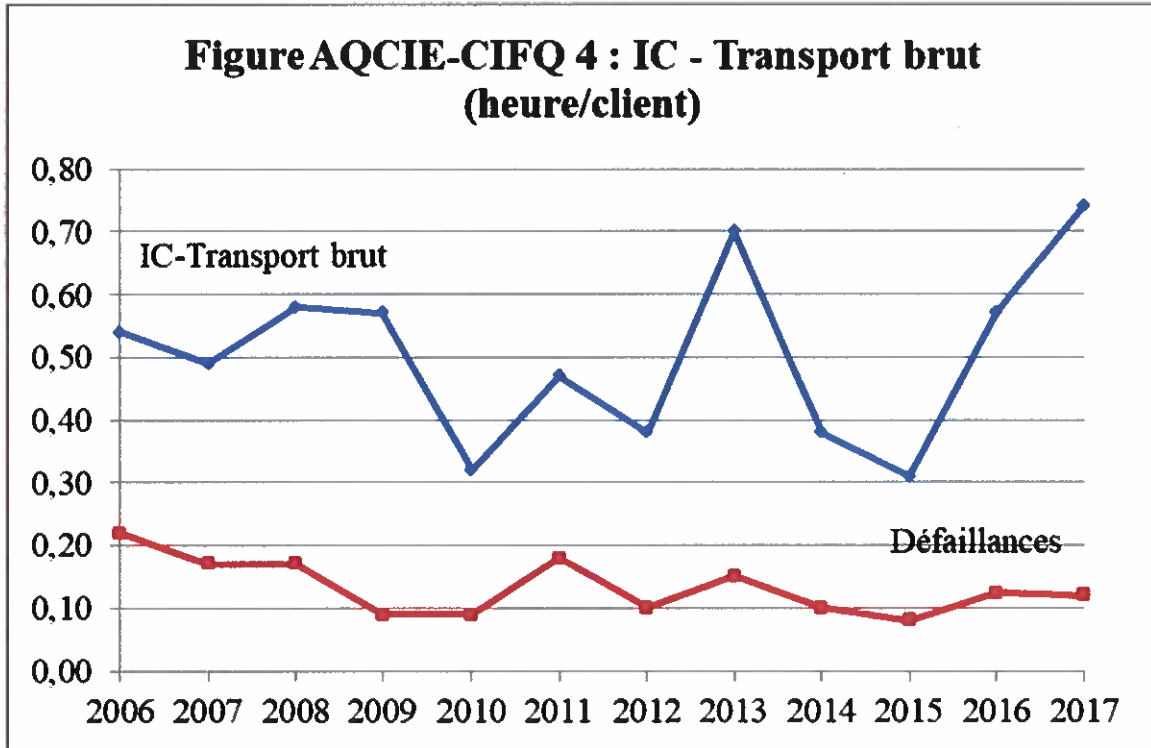


Constatations :

- depuis 2010 l'indicateur est généralement meilleur que la valeur idéale;
- la valeur cible a été dépassée seulement en 2013 et en 2017, et cela a été dû à des facteurs autres que des défaillances, soit la faune, l'environnement et les méfaits.

IC-Transport brut et IC- dû à défaillances

(Preuve page 7)

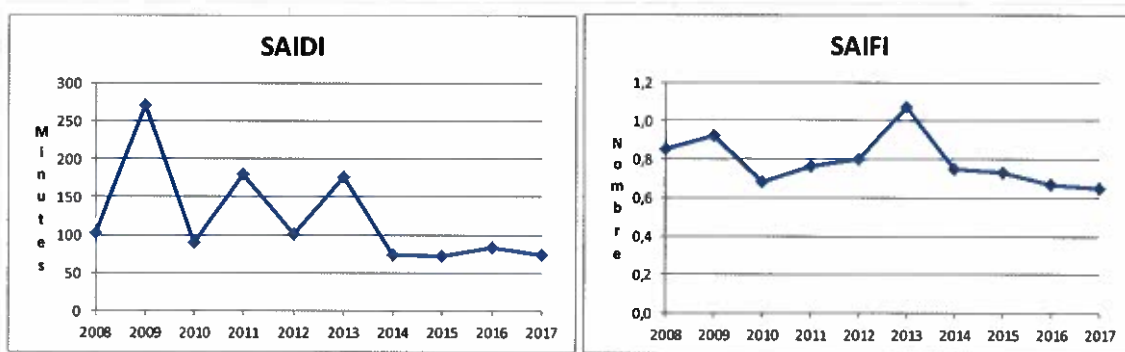


Constatation :

- l'IC-Transport qui est dû aux défaillances constitue environ un tiers de l'IC total
- cette composante a augmenté à partir de l'année 2015, mais demeure tout de même à un niveau inférieur à celui des années 2011 et 2013.

Indicateurs SAIDI et SAIFI

(Preuve page 8)



On peut constater :

- une tendance à la baisse de la durée moyenne des interruptions par clients;
- une tendance à la baisse de la fréquence moyenne des interruptions par client;

Donc la tendance à la hausse des indisponibilités forcées à partir de l'année 2014 mentionnée précédemment ne se retrouve pas dans l'évolution des indicateurs SAIDI et SAIFI.

Les deux conclusions précédentes concernent les années antérieures à 2017 et permettent d'affirmer que le réseau actuel est fiable même s'il y a eu une augmentation des IF;

Le balisage

Le Transporteur présente le résultat des programmes de balisage de l'ACÉ relativement à des indicateurs portant sur la fiabilité du réseau, soit les indicateurs SAIDI et SAIFI.

Le Transporteur mentionne que sa performance est généralement, année après année, meilleure que la moyenne des résultats des compagnies canadiennes participant à ce balisage.

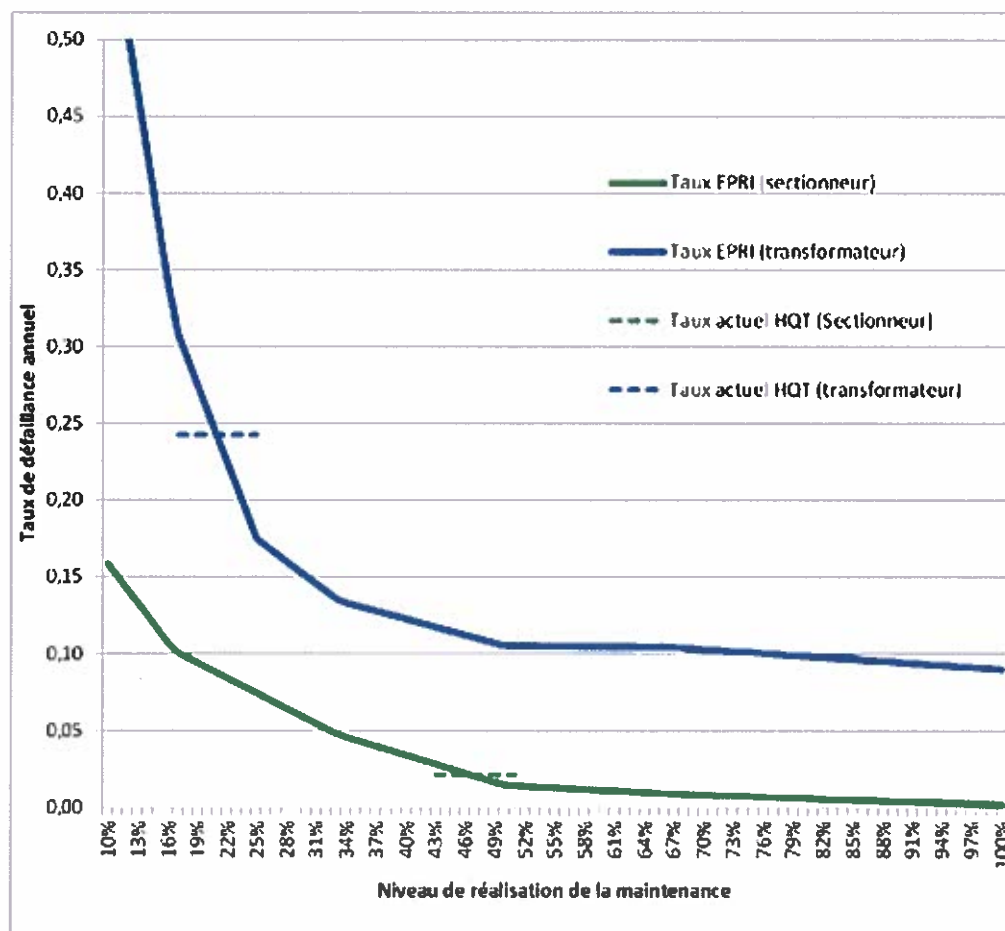
- Le balisage montre que le niveau de fiabilité du réseau de transport se compare avantageusement à celui des réseaux des compagnies canadiennes qui y ont participé;

Courbe EPRI

(Preuve page 10)

La courbe EPRI est utilisée par le Transporteur dans le cadre de ses simulations de ses scénarios de maintenance. Elle sert à prévoir les défaillances notamment relativement à l'effet spiral.

Figure 1
Taux de défaillance annuel en fonction de la réalisation de la maintenance (EPRI)



Selon ce qui est montré à la figure, le taux de réalisation de la maintenance est d'environ 20% pour les transformateurs et d'environ 46% pour les sectionneurs.

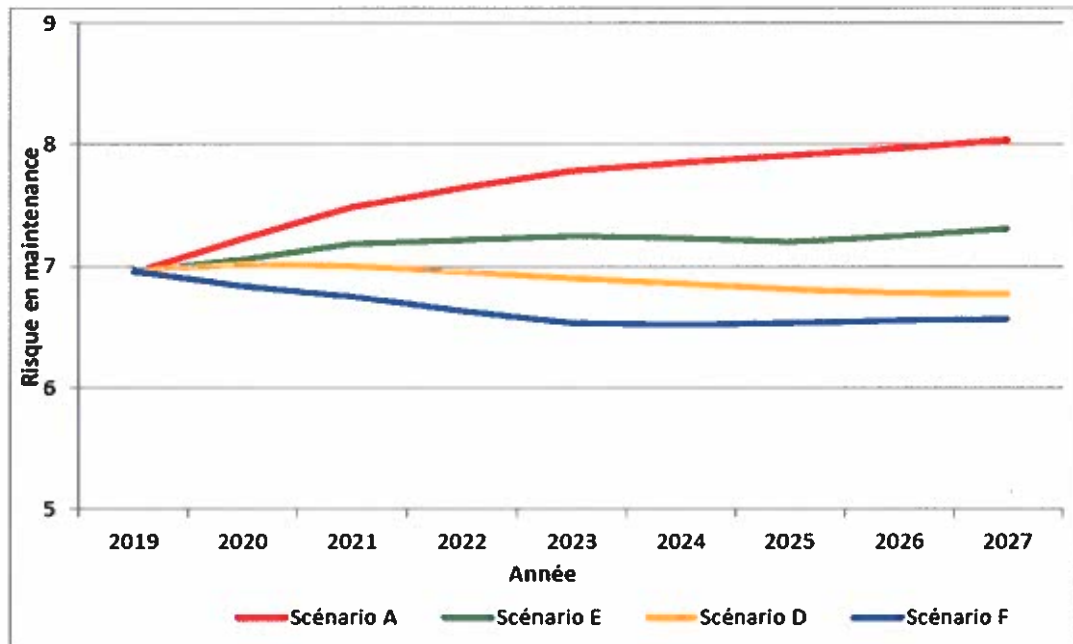
Cette constatation est surprenante et soulève un doute quant aux résultats qui émaneront de l'utilisation de cette courbe.

Les résultats obtenus en utilisant les courbes de l'EPRI doivent être interprétés avec prudence

Simulation des scénarios : niveau de risque

(Preuve page 14)

Figure 5
Graphique d'évolution du risque en maintenance pour le volet poste



La figure présente l'évolution du niveau de risque selon 4 scénarios.

Le scénario retenu par le Transporteur est celui correspondant à la courbe en jaune

Le scénario E, en vert, est

- le scénario considérant une mise à niveau budgétaire de 34 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre par rapport à l'année 2016.
- Il permet de maintenir un niveau de risque acceptable et contrôlé
- la preuve ne présente pas de scénario pour un montant inférieur.

Niveau de risque de 7 :

Le Transporteur mentionne que le niveau de risque de 7 doit être obtenu et que tout niveau supérieur est insoutenable.

À l'audience du 28 novembre, le Transporteur mentionne que ce niveau de risque de 7 a été retenu comme le niveau qui permet de rétablir le niveau de risque de l'année 2016.

Ainsi, selon lui, un niveau d'environ 7,4 correspondant au scénario de maintenance de 34 M\$ ne serait pas soutenable.

Selon les intervenants, il n'a pas été démontré que le niveau correspondant à celui de 2016 est le niveau idéal.

Il a été montré que la performance de l'année 2016 a été excellente autant pour l'IC que pour les indicateurs SAIDI et SAIFI.

Il n'a pas été montré qu'un niveau de risque légèrement supérieur à 7 aurait un impact perceptible sur la performance du Transporteur quant à la fiabilité de l'alimentation de la charge.

L'indice IC – Transport, de même que les indicateurs SAIDI et SAIFI ont déjà été plus élevés qu'en 2016.

Les intervenants maintiennent leur recommandation d'autoriser un budget de Maintenance adapté de 34 M\$, soit une réduction de 20 M\$ par rapport au budget demandé.

BUDGET SPÉCIFIQUE MALT

La preuve des intervenants repose sur les informations fournies au dossier R-4012-2017 concernant notamment les coûts unitaires des activités.

À la page 24 de B-120, le transporteur présente des coûts unitaires différents et à l'audience du 27 novembre, il précise que les informations présentées au dossier R-4012-2017 étaient des estimations alors que les informations présentées au dossier actuel sont basées sur des appel-d'offres.

Le programme proposé est sur trois années, soit les années 2018 à 2020.

Étant donné les nouvelles informations disponibles, les intervenants modifient leur recommandation de la façon suivante :

- La décision D-2018-021 autorise un budget de 5,5 M\$ pour le programme relatif aux MALT en excluant les coûts relatifs à la correction;
- En utilisant les coûts unitaires et les quantités d'activités présentés à B-120, page 24, le budget de l'année 2019 est de 13 M\$, incluant un montant de 6,5 M\$ pour l'activité correction, soit une augmentation de 7,5 M\$ par rapport à 2018;
- Selon la même référence, le budget de l'année 2020 serait de 6,58 M\$ incluant un montant de 0,78 M\$ pour l'activité correction;
- Le budget total pour les années 2019 et 2020 est donc de 19,58 M\$ incluant 7,28 M\$ pour l'activité correction;
- En cohérence avec la décision D-2018-021 d'exclure les coûts relatifs à l'activité correction, le budget total des années 2019 et 2020 est de 12,3 M\$.

Les intervenants proposent d'étaler le programme sur la période du MRI, soit de répartir le montant de 12,3 M\$ sur la période 2019-2022, pour un budget annuel de 3,075 M\$.

En conséquence, le budget de 2019 doit être réduit de 2,425 M\$ par rapport au budget de l'année 2018.

Or, à la page 5 de B-126, il est indiqué une augmentation des charges nettes d'exploitation de 7 M\$ pour les MALT.

Ainsi, l'incidence sur les revenus requis de l'année 2019 est une réduction de 9,425 M

Effets perturbateurs

À la page 27 de B-120, le Transporteur mentionne que le budget de maintenance doit prendre en considération les coûts de main d'œuvre à pied d'œuvre qu'il identifie comme des effets perturbateurs.

Il précise que ceux-ci représentent la différence de coût entre la moyenne 2014-2017 et le coût anticipé 2019. La valeur est de 14 M\$.

En réponse à un engagement, le Transporteur mentionne qu'il n'est pas en mesure de fournir la valeur des coûts de main-d'œuvre à pied d'œuvre pour chacune des années 2014 à 2017, non plus que pour l'année 2018, non plus que les coûts prévus pour l'année 2019.

Dans les circonstances, les intervenants considèrent que la justification d'un supplément de coût par rapport à 2018 relativement à des effets perturbateurs n'est pas satisfaisante et que ce supplément de coût ne devrait pas être autorisé par la Régie.

Il en résulte une diminution des CNE proposés de 14 M\$.

En résumé, sous réserve de l'argumentation que pourra présenter leur procureur, les intervenants recommandent une réduction des CNE proposées d'au moins :

- 20 M\$ pour la maintenance justifiée par le MGA
- 9,425 M\$ pour les MALT
- 14 M\$ pour les effets « perturbateurs ».

Donc une réduction globale des CNE d'au moins : 43,425 M\$

Amputées de ces réductions, les CNE totaliseraient 864,68 M\$ (908,1 – 43,425) soit une augmentation de 1,1 % par rapport aux CNE autorisées de 855,1 M\$ pour l'année 2018.

Mise en perspective

Afin de mettre en perspective leurs recommandations, les intervenants présentent les tableaux suivants :

- un historique de l'évolution des CNE ainsi que l'écart entre les montants autorisés et les montants réellement dépensés;
- un historique du rendement sur la base de tarification autorisé vs réel;
- un historique de l'amortissement autorisé vs réel

Évolution des charges nettes d'exploitation M\$				Évolution des charges nettes d'exploitation M\$			
	Autorisé	Variation		Autorisé	Historique	Écart	
2009	679,3			679,3	639,3	40	
2010	692,5	1,94%		692,5	634,4	58,1	
2011	712,0	2,82%		712	661,5	50,5	
2012	679,8	-4,52%		679,8	633,2	46,6	
2013	705,1	3,72%		705,1	683,6	21,5	
2014	705,5	0,06%		705,5	707,5	-2	
2015	705,5	0,00%		705,5	719,8	-14,3	
2016	691,1	-2,04%		691,1	702,5	-11,4	
2017	750,0	8,52%		750,0	807,4	-57,4	
2018	855,1	14,01%	2019 vs 2016	855,1	891,4	-36,3	
2019	908,1	6,20%	31,40%	908,1			95,3

On peut constater

- une augmentation des CNE de plus de 217 M\$ entre le montant de l'année 2016 et le montant demandé par le Transporteur pour l'année 2019, soit une augmentation de 31,4%;
- les montants réellement dépensés ont été inférieurs aux montants autorisés sur la période 2009-2013
- les montants réellement dépensés sont supérieurs aux montants autorisés, notamment depuis l'année 2015.
- sur la période les écarts entre les montants autorisés et les montants réalisés sont à l'avantage du Transporteur.

Rendement sur la base			Écart	Amortissement			Écart
	Autorisé	Historique	M\$		Autorisé	Historique	M\$
2008	1256,30	1285,39	29,09	2008	789	787	-2
2009	1232,65	1267,99	35,34	2009	766	781	15
2010	1228,13	1301,44	73,31	2010	936	950	14
2011	1235,97	1273,35	37,38	2011	947	962	15
2012	1182,12	1285,33	103,21	2012	1040	995	-45
2013	1117,00	1183,06	66,06	2013	1010	965	-46
2014	1254,16	1295,03	40,87	2014	1073	1033	-40
2015	1296,72	1333,80	37,08	2015	1065	982	-83
2016	1323,17	1358,19	35,02	2016	1019	1013	-6
2017	1350,44	1367,87	17,42	2017	1088	1047	-40
			474,79				-219

On peut également constater :

- sur la période 2008-2017, le rendement réel sur la base de tarification est plus élevé que le rendement autorisé pour chacune des années sur la période 2009-2017, ce qui est favorable au Transporteur;
- sur la période 2008-2017 l'amortissement autorisé est supérieur à l'amortissement réel, ce qui est également favorable au Transporteur.

On doit donc constater que les résultats du Transporteur lui sont globalement favorables même pour les années où les CNE réalisées ont été plus élevées que les CNE autorisées.

R-4028-2018 - Présentation à l'audience du 29 novembre 2018

Évolution des charges nettes d'exploitation M\$				Évolution des charges nettes d'exploitation M\$			
	Autorisé	Variation			Autorisé	Historique	Écart
2009	679,3			2009	679,3	639,3	40
2010	692,5	1,94%		2010	692,5	634,4	58,1
2011	712,0	2,82%		2011	712	661,5	50,5
2012	679,8	-4,52%		2012	679,8	633,2	46,6
2013	705,1	3,72%		2013	705,1	683,6	21,5
2014	705,5	0,06%		2014	705,5	707,5	-2
2015	705,5	0,00%		2015	705,5	719,8	-14,3
2016	691,1	-2,04%		2016	691,1	702,5	-11,4
2017	750,0	8,52%		2017	750,0	807,4	-57,4
2018	855,1	14,01%	2019 vs 2016	2018	855,1	891,4	-36,3
2019	908,1	6,20%	31,40%	2019	908,1		
Les valeurs en italiques pour 2019 réfèrent à la demande de HQT				Les valeurs en italique pour 2018 réfèrent à l'année de base 2018			
				95,3			

Rendement sur la base			Écart	Amortissement			Écart
	Autorisé	Historique	M\$		Autorisé	Historique	M\$
2008	1256,30	1285,39	29,09	2008	789	787	-2
2009	1232,65	1267,99	35,34	2009	766	781	15
2010	1228,13	1301,44	73,31	2010	936	950	14
2011	1235,97	1273,35	37,38	2011	947	962	15
2012	1182,12	1285,33	103,21	2012	1040	995	-45
2013	1117,00	1183,06	66,06	2013	1010	965	-46
2014	1254,16	1295,03	40,87	2014	1073	1033	-40
2015	1296,72	1333,80	37,08	2015	1065	982	-83
2016	1323,17	1358,19	35,02	2016	1019	1013	-6
2017	1350,44	1367,87	17,42	2017	1088	1047	-40
			474,79				-219

Références : dossiers tarifaires, document présentant les revenus requis.