

**R-4058-2018**

**PRÉSENTATION DE PAUL PAQUIN POUR L'AQCIE/CIFQ**

**A - Facteur Z pour le plan de redressement des MALT (valeur de 13 M\$)**

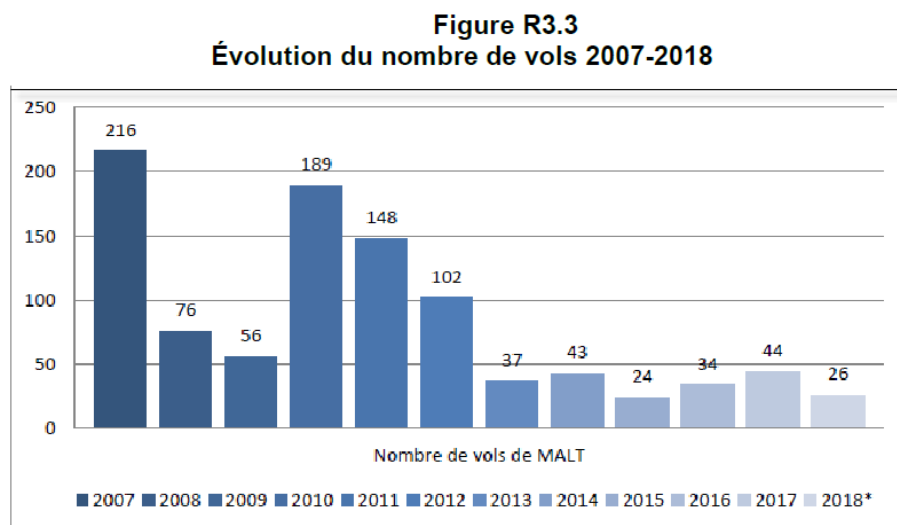
**B - Indicateurs de maintien de la qualité de service et liaison au MTÉR**

## **A - Facteur Z pour le plan de redressement des MALT (valeur de 13 M\$) :**

### **Critères d'éligibilité pour que des coûts puissent être traités comme un facteur Z**

#### **1. Imprévisibilité de l'occurrence des coûts pendant la durée du MRI**

- Le plan de redressement des MALT comporte deux volets :
  - o Relevés des dommages et correctifs à la suite de vols :



\*Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2018

(B-0059, page 19)

On peut constater que la problématique n'est pas nouvelle. La très grande majorité des vols ont été subis sur la période 2007-2012

Au dernier dossier tarifaire (R-4012-2017) le Transporteur mentionne que la situation a été temporairement corrigée dans plusieurs installations à la suite des vols mais les travaux pour corriger la situation de façon permanente ne sont pas tous complétés. (R-4012-2017, B-0016, page 21)

- o Mise à jour des plans et relevés de continuité

Au même dossier, le Transporteur mentionne que la mise à jour des plans et des relevés de continuité de la grille de terre lors de projets d'addition, de démantèlement, de vols de

cuire, de bris quelconques et de creusage n'a pas été effectuée dans plusieurs installations. (R-4012-2017, B-0016, page 21)

**Selon les intervenants les coûts relatifs au redressement des MALT n'étaient pas imprévisibles. :**

- La problématique remonte à 2012
- Des corrections temporaires ont été apportées
- Les mises à jour et les relevés de continuité de la grille de terre n'ont pas été effectués à la suite des travaux qui ont été réalisés.

**2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts :**

- le Transporteur connaît la quantité d'installations (R-4012-2017, B-0105, page 29)
- selon son expérience il devrait avoir une bonne évaluation du coût unitaire des inspections et des correctifs

**Selon les intervenants les montants liés aux éléments de coûts n'étaient pas imprévisibles.**

**3. Insuffisance ou absence de contrôle du Transporteur sur les éléments de coûts ;**

- La problématique remonte à 2007
- corrections temporaires : décision du Transporteur;
- mise à jour des plans et les relevés de continuité de la grille de terre non effectués : décision du Transporteur;
- il est à noter que sur la période 2009 à 2013, les CNE réelles du Transporteur ont été inférieures aux CNE autorisées. Le budget pour ces travaux était donc disponible.

**Selon les intervenants le Transporteur avait le contrôle sur les éléments de coûts liés au redressement des MALT. En conséquence, ces éléments de coûts ne devraient pas être admissibles comme facteur Z.**

#### **4. Un seuil de matérialité :**

- Dans le cas du Transporteur, le seuil de matérialité du facteur Z n'a pas encore été fixé par la Régie
- Pour le Distributeur il a été fixé à 15 M\$.
- Il doit y avoir une cohérence dans les décisions de la Régie.
- Selon les intervenants, la détermination du seuil pour le Transporteur doit être basée sur les mêmes paramètres que ceux qui ont été retenus pour le Distributeur.

##### **4.1 Paramètres retenus pour le Distributeur (D-2018-067)**

- *[222] Premièrement, la Régie est d'avis que le fait de fixer un seuil à 5 M\$ risque d'amener un nombre plus élevé d'exclusions, ce qui va à l'encontre des objectifs de l'article 48.1 de la Loi.*
- *[225] Dans sa décision D-2015-150, la Régie a jugé qu'en deçà de 40 points de base, ou 15 M\$, le Distributeur était rémunéré pour ce risque à même le rendement qu'il reçoit.*
- Il est donc à souligner que dans sa décision, la Régie ne réfère pas aux éléments qui sont inclus dans la formule d'indexation, mais uniquement au risque d'affaires du Distributeur.
- Ainsi, il ne nous apparaît pas approprié de baser le montant du seuil de matérialité sur le fait que les éléments inclus dans la formule d'indexation du Transporteur sont différents de ceux du Distributeur, comme le fait le Transporteur. (voir B-0065, page 20)

##### **4.2 Application des paramètres au Transporteur**

- Dans sa décision D-2014-034 (Dossier R-3842-2013) la Régie fixait le même taux de rendement sur les capitaux propres du Transporteur et du Distributeur. :  
*[243] En conséquence, la Régie fixe, pour l'année tarifaire 2014, le taux de rendement des capitaux propres du Transporteur et du Distributeur à 8,20 %.*
- Selon les intervenants le même taux de rendement implique que le niveau de risque est le même ou très semblable.

- Le niveau de 40 points de base est également applicable au Transporteur.
- Rapport annuel 2017 du Transporteur, B-0012, page 7 les capitaux propres du Transporteur sont de 5838 M\$
- L'évaluation du seuil pour HQT est  $5838 \text{ M\$} * ,004 = 23,35 \text{ M\$}$

#### **4.3 Les intervenants recommandent un seuil de matérialité de 23 M\$ pour le Transporteur**

- Retenir la même valeur que celle retenue pour le Distributeur impliquerait que le niveau de risque n'est pas le même, ce qui ne correspond pas à la décision D-2014-034 qui fixait le même taux de rendement pour le Transporteur et le Distributeur
- Il y a d'autres situations où des valeurs sont différentes pour le Transporteur et le Distributeur. Par exemple, le règlement R-6.01, r. 2 sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie fixe une valeur différente pour l'autorisation d'un projet du Transporteur (plus de 25 M\$) ou du Distributeur (plus de 10 M).

#### **4.4 Le budget de 13 M\$ demandé ne respecte pas le critère du seuil de matérialité.**

#### **4.5 L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de ne pas autoriser un facteur Z pour le redressement des MALT.**

## **B - Indicateurs de maintien de la qualité de service et liaison au MTÉR**

### **Indicateur lié à la disponibilité du réseau**

- Le Transporteur propose l'indicateur lié aux indisponibilités forcées (IF).
  - Comprend tous les types d'indisponibilités : faune, incident, météo, défaillance etc ... (B-50, page 9)
  - Inclut des indisponibilités forcées dues à un autre équipement
  - Le Transporteur n'a pas de contrôle sur beaucoup de ces indisponibilités
- Les intervenants recommandent de retenir l'indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances
  - Retient uniquement les indisponibilités sur lesquelles le Transporteur exerce un certain contrôle.
  - Situation comparable à l'indicateur « indice de continuité » pour lequel le Transport propose l'indice de continuité opérationnel et non pas l'indice global qui inclut toutes les causes (climat, environnement ...)

**Montréal, le 22 janvier 2019**