

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association coopérative d'économie
familiale de l'Outaouais
(« ACEFO »)**

1 **Q.1**

2 **Référence :**

3 HQD-1, Document 1

4 « L'ACEF de l'Outaouais note que les chiffres financiers présentés dans tous les documents
5 de la preuve du distributeur pour les années 2011 et antérieures sont préparés conformément
6 aux principes comptables généralement admis au Canada (PCGR) alors que les chiffres
7 financiers présentés dans tous les documents de la preuve du distributeur pour l'année 2012
8 sont établis en vertu des normes internationales d'information financière (IFRS) ».

9 **Demande :**

10 Veuillez nous fournir :

11 a) Les colonnes comparatives présentées (*tableau 1 HQT-1 Doc1 & HQT-5 Doc 1*) selon
12 des bases comparables (soit en PCGR soit en IFRS) ;

13 **R1a**

14 **La pièce HQD-1, Document 1 indiquée en référence à la présente question**
15 **n'existe pas au dossier du Transporteur. Cela dit, voir la réponse à la**
16 **question 12.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la**
17 **pièce HQT-13, Document 1.**

18 b) Toutes les explications des variations de charges entre 2011 et 2012 dans le reste des
19 documents, et ce en se basant sur le même référentiel (soit en PCGR soit en IFRS).

20 **R1b**

21 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements**
22 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

23 **Q.2**

24 **Référence :**

25 HQD-1, Document 1, page 9

26 « Pour l'année 2012, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser une hausse des
27 revenus requis de 71,2 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année précédente, sur un
28 total de plus de 3 G\$. Cette hausse est essentiellement justifiée par la forte progression de
29 investissements nécessaires pour assurer la qualité et la fiabilité du service ainsi que pour
30 répondre aux demandes des clients ».

31 **Demande :**

32 Veuillez nous fournir :

- 1 a- Une présentation des apports des nouveaux investissements (s'il est possible,
2 présenter une comparaison qualitative et quantitative entre les immobilisations
3 utilisées actuellement et celles à mettre en place en 2012).

4 **R2a**

5 **La pièce HQD-1, Document 1 indiquée en référence à la présente question**
6 **n'existe pas au dossier du Transporteur. Cela dit, voir la réponse à la**
7 **question 32.1 de la demande de renseignements numéro 1 d'UC à la pièce**
8 **HQT-13, Document 10.**

- 9 b- Le rythme de maintien et de changement de ces immobilisations (celles nécessaires
10 pour assurer la qualité et la fiabilité du service séparément de celles engagées pour
11 répondre aux demandes des clients).

12 **R2b**

13 **Voir la réponse à la question 32.1 de la demande de renseignements**
14 **numéro 1 d'UC à la pièce HQT-13, Document 10.**

- 15 c- Le sort juridique, comptable et économique des immobilisations mises hors service et
16 plus précisément :

17 - Avez-vous un plan d'action prédéfini pour ces immobilisations ? Si oui, veuillez
18 nous communiquer une copie;

19 - S'ils seront cédés ou exploités de nouveau, la plus value éventuelle peut-elle faire
20 l'objet d'une diminution des tarifs ? Si oui, veuillez fournir une estimation de cet
21 impact ;

22 - Si, au contraire, cette opération génèrera un impact négatif (frais de mise en rebut
23 ou autre), veuillez préciser si et comment cet impact aura une influence sur les
24 tarifs;

25 **R2c**

26 **Le Transporteur considère cette question trop vaste et imprécise et que**
27 **partant, il ne peut y faire suite.**

28 **Malgré ce qui précède, il précise par courtoisie que du point de vue**
29 **comptable, compte tenu que les projets de croissance et plus**
30 **particulièrement les projets de pérennité impliquent généralement des**
31 **retraits d'actifs à effectuer, la valeur aux livres (coût moins amortissement**
32 **cumulé) de l'unité de propriété sortie est comptabilisée à la charge**
33 **d'amortissement du mois courant. Lors d'une sortie avec remplacement,**
34 **les coûts nets de démantèlement (coût de démantèlement moins la valeur**
35 **de récupération) doivent être répartis équitablement aux différentes unités**
36 **de propriété composant le nouvel actif et être amortis sur la durée de vie**
37 **utile propre à cet actif. Lors d'une sortie sans remplacement, les coûts**
38 **nets de démantèlement sont comptabilisés à la charge d'amortissement du**
39 **mois courant.**

1 **Q.3**

2 **Référence :**

3 (i) HQD-1, Document 1, page 7

4 « ... Parmi celles-ci, on note l'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité
5 reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non
6 conformités. En 2011, la démarche d'harmonisation de régimes de normes de fiabilité de
7 transport d'électricité en vigueur au Québec avec celui de ses partenaires nord-américains a
8 franchi une nouvelle étape, avec une décision de la Régie (D-2011-068) acceptant le contenu
9 des normes de fiabilité de la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »),
10 telles que déposées par la direction Contrôle des mouvements d'énergie (« CMÉ »), dans son
11 rôle de coordonnateur de la fiabilité».

12 (ii) HQT-9 Document-1, tableau 7

13 **Demande :**

14 a- Le tableau ne donne pas assez d'informations sur les investissements en fiabilité.
15 Veuillez fournir plus de détails sur les immobilisations (en nature et en montant)
16 nécessaires pour le maintien et le respect des normes de fiabilité telles que prévues
17 par la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »);

18 **R3a**

19 **La pièce HQD-1, Document 1 indiquée en référence (i) à la présente**
20 **question n'existe pas au dossier du Transporteur. Cela dit, le tableau 7 de**
21 **la pièce HQT-9, Document 1 cité en référence (ii) présente des informations**
22 **sur les projets de 25 M\$ et plus et les investissements qui s'y rattachent.**

23 **Les investissements concernant la conformité aux normes de fiabilité de la**
24 **NERC sont généralement inférieurs à 25 M\$ et sont justifiés dans le cadre**
25 **des demandes annuelles d'autorisation des budgets des investissements**
26 **de moins de 25 M\$, dans la catégorie Respect des exigences.**

27 b- Ce tableau ne donne aucune information sur les durées de vie de ces investissements,
28 le rythme de leur remplacement et leur éventuelle valeur résiduelle. Veuillez nous
29 fournir ces détails;

30 **R3b**

31 **Voir la réponse à la question 3a.**

32 **Q.4**

33 **Référence :**

34 HQT-3, Document 1, page 10 : Mesure de performance.

35 • *« L'indicateur (%) relatif aux coûts par la valeur des immobilisations corporelles et*
36 *des actifs incorporels inclus dans le périmètre, documenté en détail à la pièce HQT-*
37 *3, Document 3, section 2.1. Les coûts présentés dans cet indicateur comprennent les*
38 *coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des*

1 *investissements en pérennité. Bien qu'il couvre tant les investissements que les*
2 *charges, cet indicateur de coûts a été retenu parce qu'il permet d'avoir une vision*
3 *globale de la performance ».*

4 **Demande :**

5 Veuillez nous fournir :

6 a- Les motifs de choix d'une appréciation globale de la performance et non projet par
7 projet ou groupe de projets homogènes par groupes de projets homogènes ;

8 **R4a**

9 **Voir les réponses aux questions 1.2, 1.4.1 à 1.4.3 et 4.4 de la demande de**
10 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

11 b- Les arguments de choix du « coût par valeur brute des actifs ». Nous pensons que cet
12 indicateur ne permet pas une comparabilité pertinente par rapport d'autres entreprises
13 du fait qu'on n'a pas une idée sur la comparabilité de l'âge et l'état des
14 immobilisations ;

15 **R4b**

16 **Au terme d'une consultation de plusieurs années, l'indicateur « coût par**
17 **valeur brute des actifs » a été identifié par les membres du COPE de**
18 **l'Association canadienne de l'électricité (« ACÉ »). Ces membres, tous**
19 **transporteurs canadiens, représentant ensemble plus de 85 % du réseau**
20 **de transport d'électricité du Canada.**

21 **La valeur brute des actifs fournit la meilleure indication de la configuration**
22 **et de la complexité du réseau associé.**

23 **En divisant les coûts d'une entreprise de services publics par la valeur**
24 **brute de ses actifs (normalisation des coûts par une base de comparaison**
25 **commune), on obtient une excellente mesure de comparaison entre les**
26 **divers participants au balisage, indépendamment de leur taille, ce qui est**
27 **moins vrai dans le cas d'une normalisation selon le nombre de kilomètres**
28 **de circuits de lignes, l'énergie transitée par année (en MWh) ou la capacité**
29 **à la pointe (en MW)**

30 **De plus, cet indicateur a fait l'objet d'un consensus auprès des divers**
31 **transporteurs pour son utilisation aux fins de balisage. Il s'agit là d'un**
32 **avantage additionnel incontestable.**

33 **Voir également les réponses aux questions 1.2, 1.4.2, 1.4.3, 4.3 et 4.4 de la**
34 **demande de renseignements numéro 1 de la Régie, à la pièce HQT-13,**
35 **Document 1.**

36 c- Le tableau d'amortissement des immobilisations (ce tableau devra contenir les valeurs
37 brutes et les dates de mises en service) ;

38 **R4c**

39 **L'indicateur mentionné en préambule à la question est basé sur des**
40 **valeurs brutes d'actifs. La notion d'amortissement y étant exclue, le**
41 **Transporteur estime que cette question dépasse le cadre du présent**
42 **dossier.**

- 1 d- Plus de détail sur le composite des entreprises servant de base à cette analyse
2 comparatives et essentiellement nous demandons :
3 - Les critères de choix du composite ;
4 - Une analyse de l'échantillon (âge, taille...etc) ;
5 - Une analyse de leurs tableaux d'amortissement des immobilisations ;
6 - Une analyse de la structure de coût de ces composites ;

7 **R4d**

8 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier. Le Transporteur rappelle que dans sa décision D-2011-150, la Régie a précisé qu'elle**
9 **n'entendait pas traiter en profondeur la question du balisage.**

10 **Malgré ce qui précède, il précise par courtoisie que le composite est**
11 **constitué de l'ensemble des transporteurs participant au balisage du**
12 **COPE qui couvrent plus de 85 % du réseau de transport du Canada. Ces**
13 **transporteurs exploitent majoritairement des réseaux qui ont été**
14 **développés en même temps que le réseau de transport d'électricité du**
15 **Québec.**

- 16
17 e- Un calcul de la performance par projet ou groupe de projets homogènes ce qui
18 permettra éventuellement une analyse plus fine de la performance des projets et en
19 deuxième lieu de la performance du Transporteur ;

20 **R4e**

21 **Voir la réponse à la question 1.4.2 de la demande de renseignements**
22 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

23 **Q.5**

24 **Référence :**

25 HQT-1, Document 1, page 13

26 *«Au plan des CNE, tel que reconnu par la Régie dans sa décision D-2011-039, le*
27 *Transporteur doit disposer d'une certaine flexibilité dans la gestion, l'organisation et la*
28 *réalisation des gains attendus des mesures d'efficacité qui composent son portefeuille.*
29 *Quant à l'application de l'approche paramétrique, le Transporteur demande le maintien de*
30 *la cible annuelle d'efficacité aux charges de 1 % de ses CNE sous son contrôle de gestion.*
31 *Le Transporteur rappelle qu'au montant d'efficacité annuel ainsi déterminé s'ajoute la*
32 *réurrence des années antérieures, incluant les gains d'efficacité additionnels réalisés au*
33 *cours de ces années, portant l'objectif global d'efficacité pour l'année témoin au-delà des*
34 *résultats attendus par l'approche paramétrique, tel que démontré au tableau 1 de la pièce*
35 *HQT-3, Document 1. Ainsi, de l'avis du Transporteur, en l'absence de modifications*
36 *significatives de sa structure de coûts et compte tenu du cumul, année après année, des gains*
37 *d'efficacité réalisés, le maintien de la cible d'efficacité actuellement considérée par*
38 *l'approche paramétrique constitue en soi un défi grandissant, compte tenu notamment de son*
39 *engagement à maintenir un haut niveau de fiabilité, de sécurité et de qualité de service dans*
40 *un contexte de croissance soutenue ».*

1 **Demande :**

2 Veuillez fournir :

- 3 a- Les motifs et les fondements économiques de cette délimitation des gains
4 d'efficacités à 1%, alors que le Transporteur peut avoir une performance meilleure en
5 ce basant, entre autres sur les économies d'échelles réalisées, l'effet d'expérience,
6 etc. ;

7 **R5a**

8 **Voir la réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements**
9 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

- 10 **b-** Des données prévisionnelles (sur la base des estimations) qui peuvent expliquer la
11 décision du Transporteur ;

12 **R5b**

13 **Voir la réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements**
14 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

15 **Q.6**

16 **Référence :**

17 HQT-4, Document 4

18 *«Le processus mis en place résumé ci-avant implique l'entreposage temporaire de certains*
19 *équipements commandés aux manufacturiers et livrés par ceux-ci au Transporteur avant leur*
20 *transfert aux chantiers des projets d'investissement. Par exemple, un transformateur*
21 *commandé durant l'année 1 peut être construit par le manufacturier durant l'année 2, livré*
22 *au Transporteur au début de l'année 3, entreposé chez le Transporteur à ce moment et*
23 *finalement transféré au site du chantier d'un projet à l'été de l'année 4, le projet étant par la*
24 *suite complété et mis en service à la fin de l'année 5..... Le Transporteur propose la création*
25 *d'un compte de frais reportés hors base qui soit constitué du rendement attribuable aux*
26 *équipements pendant la période de leur entreposage précédant leur transfert aux chantiers*
27 *de projets d'investissement. Les fondements et modalités de disposition de ce compte de frais*
28 *reportés sont décrits ci-après ».*

29 **Demande :**

30 L'ACEF de l'Outaouais maintient sa position de départ et elle estime que cette pratique est
31 ou serait contraire aux pratiques comptables et empêche la comparabilité des coûts par
32 rapport aux autres entreprises. Par ailleurs, l'ACEF de l'Outaouais demande plus de
33 clarification sur les points suivants :

- 34 a- Tous les éléments de détermination de la valeur des frais reportés, entre les charges
35 indirectes qui peuvent faire l'objet d'une intégration dans ces frais;

1 **R6a**

2 **Tous les éléments constitutifs du compte de frais reportés hors base sont**
3 **illustrés au tableau 1 à la page 13 de la pièce HQT-4, Document 4. Ces**
4 **éléments sont :**

- 5 1. **le rendement au taux autorisé calculé sur une moyenne de 13 soldes**
6 **projetés du stock d'équipements pour une année donnée**
7 **(« millésime de rendement »),**
- 8 2. **un ajustement dans l'année suivante pour intégrer l'écart entre les**
9 **valeurs projetées utilisées en 1 et les soldes réels, et**
- 10 3. **le rendement au taux autorisé calculé sur le solde résiduel du**
11 **millésime de rendement non amorti. Il s'agit d'une composante**
12 **habituellement associée à l'utilisation d'un compte de frais reportés**
13 **hors base.**

14 b- **Le compte de frais reportés qui sera présenté hors les comptes comptables, fera-t-il**
15 **l'objet d'une certification (audit) ? Interne et externe ?**

16 **R6b**

17 **Le Transporteur ne croit pas qu'un rapport des auditeurs à la Régie**
18 **favorise l'allègement réglementaire, d'autant plus que le processus de**
19 **conciliation des résultats et des actifs statutaires avec les résultats et les**
20 **actifs réglementaires au rapport annuel est bien implanté et sous contrôle.**
21 **Enfin, le Transporteur est d'avis que la Régie détient les pouvoirs**
22 **nécessaires pour évaluer la qualité de ce compte de frais reportés.**

23 c- **Si oui, quelle sera exactement la mission de l'auditeur externe ? En d'autres termes, y**
24 **aura-t-il des diligences spécifiques ou ces frais reportés seront examinés comme étant**
25 **un point parmi d'autres des états financiers (significativité) ?**

26 **R6c**

27 **Sans objet.**

28 d- **Le choix de la durée de résorption (5 ans) a été fait sur la base d'une estimation faite**
29 **en 2011 ; est ce que cette estimation subira une révision périodique ou non ?**

30 **R6d**

31 **Le processus de réingénierie de la chaîne d'approvisionnement constitue**
32 **une activité structurante récente fondée sur des constats récents. Bien**
33 **que le Transporteur n'envisage pas une telle révision à court terme,**
34 **l'expérience en déterminera la pertinence.**

1 **Q.7**

2 **Référence :**

3 HQT-5, Document 1

4 *«Revenus requis du service de transport 2010-2012 »*

5 **Demande :**

6 L'ACEF de l'Outaouais souhaite obtenir plus de détails quant aux explications des autres
7 principales variations dans la structure des coûts présentées au document (HQT-5, Document
8 1), ainsi qu'une explication claire à cet égard ;

9 **R7**

10 **Le Transporteur considère cette question trop vaste et imprécise.**

11 **De l'avis du Transporteur, toutes les explications complémentaires que**
12 **semble rechercher l'intervenant se retrouvent, comme à chaque demande**
13 **tarifaire depuis la demande R-3401-98, dans l'ensemble des pièces**
14 **déposées au dossier.**

15 **Q.8**

16 **Référence :**

17 HQT-1, Document 1, page 11

18 *«On note aussi la poursuite d'initiatives misant sur la flexibilité pour le renouvellement*
19 *de la main-d'oeuvre dans un contexte de nombreux départs à la retraite. Ces initiatives*
20 *tablent à la fois sur la formation d'une relève hautement spécialisée (par exemple, la*
21 *participation à l'Institut de Génie en Énergie Électrique (IGEE) et la demande*
22 *d'ouverture d'une deuxième école de monteurs au Québec) et sur l'intégration de*
23 *nouvelles technologies (par exemple, la numérisation du réseau et la lecture et la mise en*
24 *route à distance) pour l'optimisation de la force de travail. Les résultats sont probants :*
25 *ces pratiques se traduisent par une performance fiabilité/coûts qui se compare*
26 *avantageusement à celle d'autres entreprises de service public d'électricité pour la*
27 *période 2005 à 2009, tel qu'il en a été fait mention précédemment.»*

28 **Préambule :**

29 L'ACEF de l'Outaouais relève une ambiguïté pouvant finir en une contradiction dans le
30 discours du Transporteur quant au remplacement des cadres en départ en retraite, tantôt
31 présenté comme coût additionnel pour le Transporteur et parfois présenté comme un facteur
32 permettant des gains d'efficacité additionnels;

33 **Demande**

34 Veuillez fournir, sur la base des estimations, une analyse avantage-coût entre :

- 1 a- Les coûts associés aux départs à la retraite pour les prochaines années, y compris les
2 coûts de restructuration, de réorganisation, de formation de la relève et d'optimisation
3 de « la force de travail » ;

4 **R8a**

5 **Le Transporteur a mis en place des mesures afin de faire face au défi du**
6 **renouvellement de la main-d'œuvre par l'ouverture d'une deuxième école**
7 **de monteurs, la participation à la formation des ingénieurs (IGEE), ainsi**
8 **que d'autres pratiques pour assurer et intéresser la relève. Également, le**
9 **Transporteur met l'accent sur le transfert des connaissances dans le cadre**
10 **de fonctions spécifiques.**

11 **Le Transporteur assume la totalité de ces coûts à l'intérieur de son budget**
12 **de base et n'a demandé aucune enveloppe spécifique pour ces mesures**
13 **supplémentaires. De plus, le remplacement d'employés qui sont souvent**
14 **au maximum de l'échelle salariale par des employés plus jeunes n'étant**
15 **pas pour la plupart au maximum de l'échelle salariale permettra une**
16 **optimisation de la masse salariale.**

- 17 b- Le gain en productivité suite au remplacement des retraités par des nouvelles recrues ;

18 **R8b**

19 **Voir la réponse à la question 8a.**

20 **Q.9**

21 **Référence :**

22 HQT-3, Document 2, page 09

23 *« Afin d'évaluer l'efficacité d'une activité, il est davantage pertinent d'analyser*
24 *l'évolution des coûts unitaires plutôt que le total des coûts engendrés pour réaliser cette*
25 *activité. Le Transporteur indique que sa charge de travail et, par conséquent, ses charges*
26 *nettes d'exploitation sont grandement influencées par l'évolution de la capacité de son*
27 *réseau. Le ratio des charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en*
28 *MW représente à son avis un bon indicateur de sa performance. »*

29 **Demande :**

30 L'ACEF de l'Outaouais souhaiterait avoir une analyse profonde de cette évolution et
31 questionne le Transporteur sur les économies d'échelles réalisées ou tout autre facteur, le cas
32 échéant;

33 **R9**

34 **Le Transporteur considère que cette question est trop vaste et imprécise**
35 **pour y faire suite.**

36 **Malgré ce qui précède, il précise par courtoisie que l'évolution de ses**
37 **charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau est**
38 **justement précisée à la figure 1 de la pièce citée en référence et ce, pour la**
39 **période de 2001 à 2012. Par ailleurs, l'ensemble des données visant les**

1 **charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW**
2 **pour la même période sont présentées au tableau 6 de la même pièce. Le**
3 **Transporteur y présente également une analyse de sa performance.**

4 **Enfin, le Transporteur précise que ces informations sont présentées à la**
5 **Régie depuis sa demande tarifaire 2009.**

6 **Le Transporteur invite l'intervenante à présenter sa propre preuve et ses**
7 **propres analyses si elle estime pertinent de le faire.**

8 **Q .10**

9 **Référence :**

10 HQT-3, Document 1, page 16

11 *«La Régie pourrait ajouter, à cette évaluation d'ensemble, le suivi des aspects suivants liés*
12 *aux dimensions d'efficience décrites précédemment*

13 • *En ce qui a trait à la dimension d'efficience consistant à effectuer un choix judicieux des*
14 *investissements à réaliser, la Régie pourrait suivre les résultats de l'indicateur relatif au*
15 *pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage principal à risque*
16 *(figure 3). »*

17 **Demande :**

18 a) Veuillez confirmer que le caractère « à risque » des équipements d'appareillage
19 principal est sujet à différentes interprétations dépendamment de l'objet du risque
20 (fiabilité du réseau et continuité du service, environnement, sécurité des employés,
21 etc.) et du degré de gravité de ce risque ;

22 **R10a**

23 **La Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur vise**
24 **notamment les équipements d'appareillage, pour lesquels le Transporteur**
25 **a présenté une grille d'analyse du risque distincte au dossier R-3670-2008.**

26 **Le degré de risque est établi selon l'impact potentiel de la défaillance d'un**
27 **équipement sur divers éléments : le réseau et la clientèle, le**
28 **fonctionnement du poste, la sécurité du public et du personnel,**
29 **l'environnement et les coûts collatéraux.**

30 **Ces équipements sont évalués et classés dans cette grille d'analyse du**
31 **risque à l'intersection de leur cote de probabilité et de leur cote d'impact**
32 **de défaillance de fin de vie. Ils sont à risque s'ils sont à risque élevé, fort**
33 **ou moyen.**

34 b) Comment alors la Régie pourrait-elle faire la distinction entre un investissement dans
35 un actif à risque parce que c'est la continuité du service qui est en jeu et un
36 investissement à risque parce qu'il permet d'éviter d'éventuels impacts sur
37 l'environnement dont la Régie pourrait difficilement apprécier leur gravité ?

1 **R10b**

2 L'approche utilisée par le Transporteur pour déterminer le niveau des
3 investissements requis et les équipements devant faire l'objet
4 d'interventions est basée sur la Stratégie de gestion de la pérennité des
5 actifs. Celle-ci tient déjà compte notamment de l'impact potentiel de la
6 défaillance d'un équipement sur la continuité de service et sur
7 l'environnement.

8 Voir également la réponse à la question 10a.

9 **Q .11**

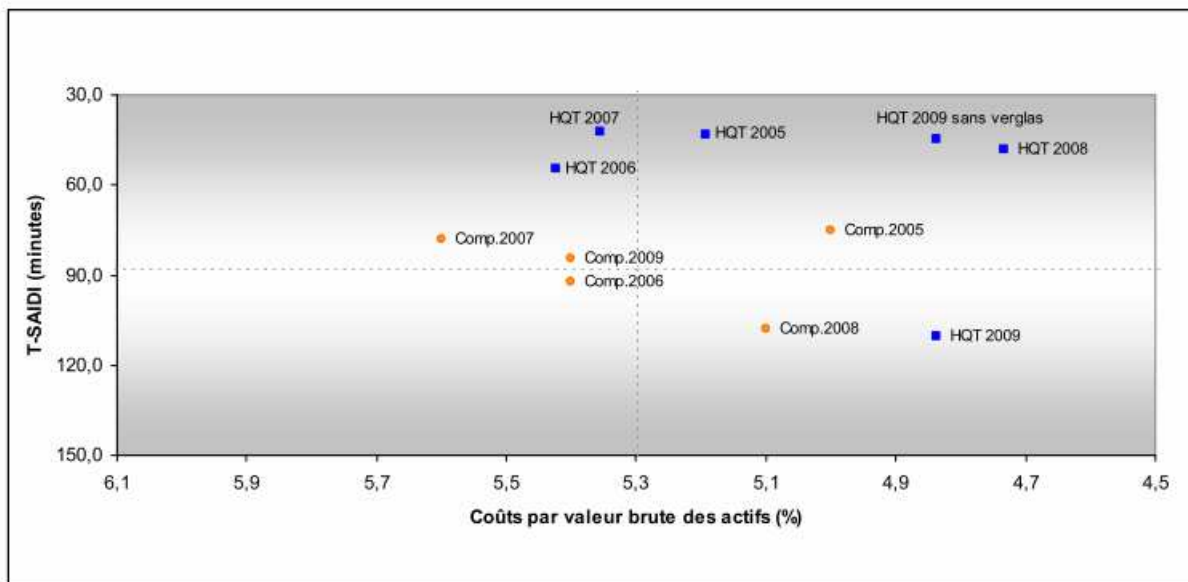
10 **Référence :**

11 HQT-1, Document 1, page 13

12 *«Ainsi, pour une appréciation optimale de l'efficacité et de la performance du Transporteur,*
13 *notamment au chapitre de ses investissements, il est proposé dans la présente demande*
14 *d'adopter une vision plus globale, alliant performance, fiabilité et coûts, en*
15 *comparaison avec les résultats d'un groupe d'entreprises de service public d'électricité,*
16 *complémentée au besoin de certaines dimensions ciblées d'efficacité. »*

17 HQT-3, Document 1, page 11

Figure 2
Durée (minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et
Coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements
en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (%)



18

19 *«Selon cette figure, les meilleures performances apparaissent au quadrant situé en haut à la*
20 *droite de la figure, soit la zone des coûts par rapport à la valeur des actifs les moins élevés*
21 *et de la plus petite durée d'interruption de service. Des résultats présentés, il appert que le*

1 *Transporteur est généralement plus performant, ses résultats étant meilleurs que la*
2 *moyenne des résultats des entreprises participantes. Cette performance s'est*
3 *néanmoins détériorée en 2009 en raison d'un événement climatique majeur (verglas*
4 *de décembre 2009) hors du contrôle du Transporteur. Malgré l'impact de cet événement sur*
5 *ses résultats, le Transporteur est demeuré en 2009 plus performant que la moyenne*
6 *des entreprises participantes. En excluant cet événement, le Transporteur se situe dans la*
7 *zone du moindre coût et de la plus petite durée. » nos soulignés*

8 **Demande :**

9 a) La nouvelle vision dite plus globale d'appréciation de l'efficacité du Transporteur
10 permet d'allier trois dimensions : Performance, Fiabilité et Coût. Est-ce exact ?

11 **R11a**

12 **L'indicateur proposé par le Transporteur, qui est également proposé par le**
13 **COPE de l'ACE, mesure les dimensions de Fiabilité et de Coût pour**
14 **mesurer la performance d'un transporteur. Le Transporteur estime qu'il**
15 **peut clairement démontrer son efficacité par la position qu'il occupe par**
16 **rapport à ses pairs.**

17 b) La dimension Fiabilité est-elle toujours mesurée par le T-SAIDI ?

18 **R11b**

19 **Le Transporteur mesure sa fiabilité par l'IC, mais l'utilisation de cet**
20 **indicateur n'est pas généralisée dans l'industrie.**

21 **Aux fins de balisage, l'indicateur de fiabilité convenu au sein du COPE**
22 **pour toutes les entreprises de services publics est le T-SAIDI, mesuré de la**
23 **manière décrite à la pièce HQT-3, Document 3, section 2.2.**

24 c) Comment sont mesurées les dimensions Coûts et Performance ? Par quels
25 indicateurs ?

26 **R11c**

27 **Voir les réponses aux questions 11a et 11b.**

28 **Par ailleurs, le coût est mesuré de la manière décrite à la pièce HQT-3,**
29 **Document 3, section 2.1.**

30 d) Si le Transporteur avait pu justifier sa position détériorée en 2009 par un événement
31 climatique majeur (verglas), est-il, par ailleurs, en mesure de justifier la position du
32 composite en 2009 là où il se trouvait et non dans une position meilleure (pour des
33 raisons associées au composite dans sa globalité ou à certaines de ses composantes) ?

34 **R11d**

35 **Le Transporteur ne comprend pas la question et partant ne peut y faire**
36 **suite.**