
Régie de l'énergie du Québec**R-3777-2011**

HQT - Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année témoin 2012

Demande de renseignements no.1 de l'ACEF de l'Outaouais

Préparée par

Mounir Gouja, PhD

et

Karim Kharrat, PhD

Pour

l'ACEF de l'Outaouais

109, rue Wright,

Gatineau (Qué.)

J8X 2G7

1^{er} novembre 2011

1. Q

Référence :

HQD-1, Document 1

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

Demande :

Veillez nous fournir :

- a) Les colonnes comparatives présentées (*tableau 1 HQT-1 Doc1 & HQT-5 Doc 1*) selon des bases comparables (soit en PCGR soit en IFRS) ;
- b) Toutes les explications des variations de charges entre 2011 et 2012 dans le reste des documents, et ce en se basant sur le même référentiel (soit en PCGR soit en IFRS).

2. Q

Référence :

HQD-1, Document 1, page 9

« Pour l'année 2012, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser une hausse des revenus requis de 71,2 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année précédente, sur un total de plus de 3 G\$. Cette hausse est essentiellement justifiée par la forte progression de investissements

nécessaires pour assurer la qualité et la fiabilité du service ainsi que pour répondre aux demandes des clients».

Demande :

Veillez nous fournir :

- a- Une présentation des apports des nouveaux investissements (s'il est possible, présenter une comparaison qualitative et quantitative entre les immobilisations utilisées actuellement et celles à mettre en place en 2012).
- b- Le rythme de maintien et de changement de ces immobilisations (celles nécessaires pour assurer la qualité et la fiabilité du service séparément de celles engagées pour répondre aux demandes des clients).
- c- Le sort juridique, comptable et économique des immobilisations mises hors service et plus précisément :
 - Avez-vous un plan d'action prédéfini pour ces immobilisations ? Si oui, veuillez nous communiquer une copie;
 - S'ils seront cédés ou exploités de nouveau, la plus value éventuelle peut-elle faire l'objet d'une diminution des tarifs ? Si oui, veuillez fournir une estimation de cet impact ;
 - Si, au contraire, cette opération génèrera un impact négatif (frais de mise en rebut ou autre), veuillez préciser si et comment cet impact aura une influence sur les tarifs;

3. Q

Référence :

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

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

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

Demande :

- a- Le tableau ne donne pas assez d'informations sur les investissements en fiabilité. Veuillez fournir plus de détails sur les immobilisations (en nature et en montant) nécessaires pour le maintien et le respect des normes de fiabilité telles que prévues par la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »);
- b- Ce tableau ne donne aucune information sur les durées de vie de ces investissements, le rythme de leur remplacement et leur éventuelle valeur résiduelle. Veuillez nous fournir ces détails;

4. Q

Référence :

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

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

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

Demande :

Veillez nous fournir :

- a- Les motifs de choix d'une appréciation globale de la performance et non projet par projet ou groupe de projets homogènes par groupes de projets homogènes ;
- b- Les arguments de choix du « coût par valeur brute des actifs ». Nous pensons que cet indicateur ne permet pas une comparabilité pertinente par rapport d'autres entreprises du fait qu'on n'a pas une idée sur la comparabilité de l'âge et l'état des immobilisations ;
- c- Le tableau d'amortissement des immobilisations (ce tableau devra contenir les valeurs brutes et les dates de mises en service) ;
- d- Plus de détail sur le composite des entreprises servant de base à cette analyse comparatives et essentiellement nous demandons :
 - Les critères de choix du composite ;
 - Une analyse de l'échantillon (âge, taille...etc) ;
 - Une analyse de leurs tableaux d'amortissement des immobilisations ;
 - Une analyse de la structure de coût de ces composites ;
- e- Un calcul de la performance par projet ou groupe de projets homogènes ce qui permettra éventuellement une analyse plus fine de la performance des projets et en deuxième lieu de la performance du Transporteur ;

5. Q

Référence :

HQT-1, Document 1, page 13

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

Demande :

Veillez fournir :

- a- Les motifs et les fondements économiques de cette délimitation des gains d'efficience à 1%, alors que le Transporteur peut avoir une performance meilleure en ce basant, entre autres sur les économies d'échelles réalisées, l'effet d'expérience, etc. ;
- b- Des données prévisionnelles (sur la base des estimations) qui peuvent expliquer la décision du Transporteur ;

6. Q

Référence :

HQT-4, Document 4

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

Demande :

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

- a- Tous les éléments de détermination de la valeur des frais reportés, entre les charges indirectes qui peuvent faire l'objet d'une intégration dans ces frais;
- b- Le compte de frais reportés qui sera présenté hors les comptes comptables, fera-t-il l'objet d'une certification (audit) ? Interne et externe ?
- c- Si oui, quelle sera exactement la mission de l'auditeur externe ? En d'autres termes, y aura-t-il des diligences spécifiques ou ces frais reportés seront examinés comme étant un point parmi d'autres des états financiers (significativité) ?
- d- Le choix de la durée de résorption (5 ans) a été fait sur la base d'une estimation faite en 2011 ; est ce que cette estimation subira une révision périodique ou non ?

7. Q

Référence :

HQT-5, Document 1

«Revenus requis du service de transport 2010-2012 »

Demande :

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

8. Q

Référence :

HQT-1, Document 1, page 11

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

Préambule :

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

Demande

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

- a- Les coûts associés aux départs à la retraite pour les prochaines années, y compris les coûts de restructuration, de réorganisation, de formation de la relève et d'optimisation de « la force de travail » ;
- b- Le gain en productivité suite au remplacement des retraités par des nouvelles recrues ;

9. Q

Référence :

HQT-3, Document 2, page 09

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

Demande :

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

10.Q

Référence :

HQT-3, Document 1, page 16

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

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

Demande :

- a) Veuillez confirmer que le caractère « à risque » des équipements d'appareillage principal est sujet à différentes interprétations dépendamment de l'objet du risque (fiabilité du réseau et continuité du service, environnement, sécurité des employés, etc.) et du degré de gravité de ce risque ;
- b) Comment alors la Régie pourrait-elle faire la distinction entre un investissement dans un actif à risque parce que c'est la continuité du service qui est en jeu et un investissement à risque parce qu'il permet d'éviter d'éventuels impacts sur l'environnement dont la Régie pourrait difficilement apprécier leur gravité ?

11.Q

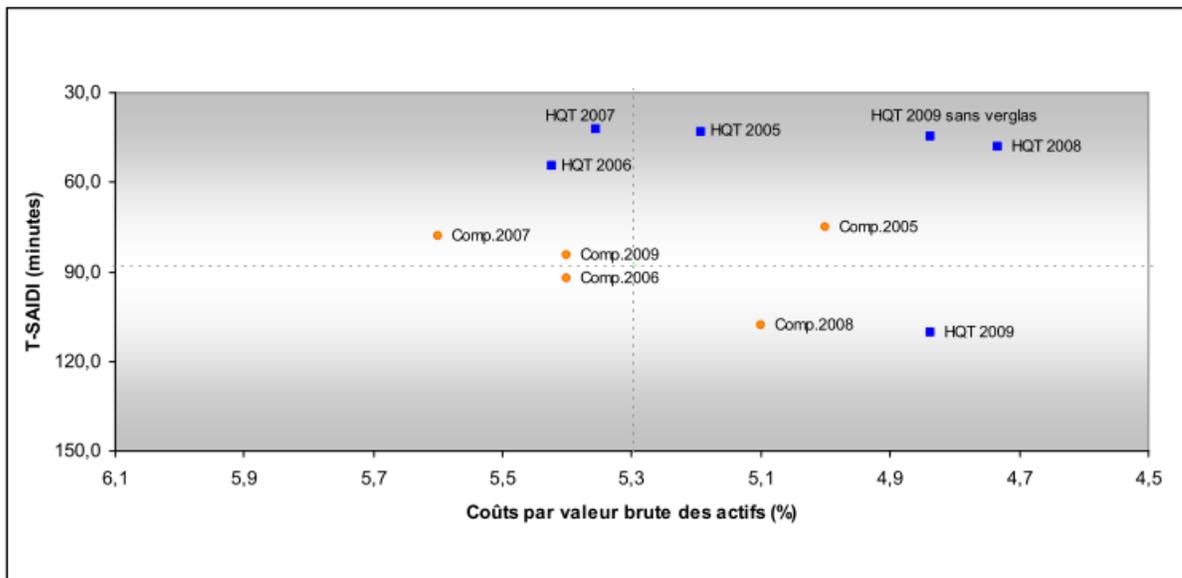
Référence :

HQT-1, Document 1, page 13

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

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 (%)



«Selon cette figure, les meilleures performances apparaissent au quadrant situé en haut à la droite de la figure, soit la zone des coûts par rapport à la valeur des actifs les moins élevés et de la plus petite durée d'interruption de service. Des résultats présentés, il appert que le Transporteur est généralement plus performant, ses résultats étant meilleurs que la moyenne des résultats des entreprises participantes. Cette performance s'est néanmoins détériorée en 2009 en raison d'un événement climatique majeur (verglas de décembre 2009) hors du contrôle du Transporteur. Malgré l'impact de cet événement sur ses résultats, le Transporteur est demeuré en 2009 plus performant que la moyenne des entreprises

participantes. En excluant cet événement, le Transporteur se situe dans la zone du moindre coût et de la plus petite durée. » nos soulignés

Demande :

- a) La nouvelle vision dite plus globale d'appréciation de l'efficacité du Transporteur permet d'allier trois dimensions : Performance, Fiabilité et Coût. Est-ce exact ?
- b) La dimension Fiabilité est-elle toujours mesurée par le T-SAIDI ?
- c) Comment sont mesurées les dimensions Coûts et Performance ? Par quels indicateurs ?
- d) Si le Transporteur avait pu justifier sa position détériorée en 2009 par un événement climatique majeur (verglas), est-il, par ailleurs, en mesure de justifier la position du composite en 2009 là où il se trouvait et non dans une position meilleure (pour des raisons associées au composite dans sa globalité ou à certaines de ses composantes) ?