

C A N A D A
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N^o : R-3777-2011

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**HYDRO-QUÉBEC (ci-après « HQT » ou
« le Transporteur »**

Demanderesse

ET

**FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE**
(section Québec), 630, boul. René Lévesque
Ouest, bureau 2420, Montréal, Québec,
H3B 1S6

(ci-après la « FCEI »)

Intervenante

**ARGUMENTATION DANS LE DOSSIER
TARIFAIRE DU TRANSPORTEUR R-3777-2011**

1. La FCEI est intervenue auprès de la Régie de l'énergie dans le présent dossier puisqu'elle représente des PME qui sont, dans une large part, assujetties aux tarifs de petites et moyennes puissances d'Hydro-Québec Distribution, et par conséquent, visées par le tarif de transport pour la charge locale.
2. La FCEI regroupe plus de 24 000 petites et moyennes entreprises (PME) québécoises qui œuvrent dans tous les secteurs d'activités économiques et dans toutes les régions du Québec. À titre d'association patronale qui défend ces PME, la FCEI, par ses représentations auprès des pouvoirs et organismes publics, veille à leur assurer une prospérité économique, et ce, au plus grand bénéfice de l'ensemble des citoyens et des citoyennes du Québec.
3. La FCEI recherche, lorsque le service n'est pas affecté, une réduction efficiente du coût de service et favorise entre autres l'utilisation croissante des services de transport point à point qui aident à accroître le niveau de revenus, le tout permettant entre autres aux entreprises québécoises d'être encore plus compétitives sur les marchés nationaux et internationaux.
4. Dans sa preuve, la FCEI a rappelé la genèse de la question du suivi des gains d'efficience en investissement lorsque la Régie demandait, il y a trois ans, au Transporteur de faire rapport, d'une part, des objectifs quantitatifs identifiés en termes de gains d'efficience pour chacun des projets ou chantiers et, d'autre part, des résultats obtenus à la suite de la réalisation des mesures.

5. Le Transporteur a fait, par la suite, rapport sur son efficience en distinguant deux grandes catégories de mesures: les mesures visant l'optimisation des investissements et les mesures visant l'optimisation des charges d'exploitation.
6. Le Transporteur quantifiait, à l'occasion du dossier tarifaire 2011, les gains associés à quatre mesures d'efficience, mais ne pouvait quantifier les gains associés aux investissements évités. Le Transporteur a mis en place un groupe de travail interne avec pour objectif de quantifier ces gains.
7. Devant les difficultés que pose la quantification de certains gains d'efficience, le Transporteur propose maintenant de remplacer le suivi des mesures d'efficience visant l'optimisation des investissements par un indicateur global ainsi que par le suivi des efforts du Transporteur selon trois axes.
8. La FCEI a indiqué qu'elle ne croit pas que l'approche proposée par le Distributeur permette de faire un suivi efficace des gains associés aux mesures d'efficience et de rencontrer les objectifs fixés par la Régie dans sa décision D-2008-019, et ce, pour plusieurs raisons.
9. D'une part, l'indicateur COPE du coût par valeur brute des immobilisations et actifs incorporels semble passablement volatile. La preuve de la FCEI a montré que la valeur propre à HQT passe de 5,3 % en 2006 à 4,7 % en 2008. Qui plus est, la même mesure pour l'indicateur « comp » passe de 5,0% en 2007 à 5,6 % en 2006 puis à 5,1 % en 2008.
10. D'autre part, la portion de cet indicateur qui est spécifique aux coûts ne couvre que les investissements en pérennité et inclut des coûts autres que des investissements (coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration).
11. Quant au suivi des efforts de HQT selon trois axes, la FCEI opte pour le suivi sans sa forme actuelle.
12. La FCEI s'est notamment questionnée sur l'information que procure l'évolution de la proportion des interventions effectuées sur des équipements d'appareillage principal à risque. Peut-on vraiment conclure à des choix d'investissements plus judicieux lorsque cette proportion augmente? Vise-t-on 100%? Sinon, quel est le niveau optimal?
13. Aucune réponse n'a été fournie par HQT à cet égard dans son argumentation.
14. HQT indique notamment dans son argumentation que :

« • La mesure des gains par projet, sur une base annuelle, représente un exercice complexe, notamment du fait qu'il est difficile de compiler les gains associés à chacun de ces projets sans en faire un double comptage. En dépit de ces limites, le Transporteur poursuivra à l'interne ses suivis en lien avec les pratiques gagnantes toujours en cours au niveau des investissements, dont la Télémaintenance et la Réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement, en vue d'assurer que ces projets continueront de procurer des gains d'efficience additionnels dans le futur ;

• Le Transporteur a constaté que certaines pratiques dont les résultats ont été concluants (par exemple, la planification intégrée des interventions en pérennité et en croissance)

font maintenant partie intégrante de ses façons de faire en matière de planification. Les méthodes de calcul des gains d'efficacité deviennent particulièrement difficiles à mettre en œuvre dans ce nouveau contexte et celles-ci ne procurent pas une vue globale des efforts d'optimisation du Transporteur au niveau des coûts associés à ses investissements, d'autant plus qu'il a implanté au fil des ans d'autres pratiques gagnantes en vue d'optimiser les investissements et que ces pratiques procurent également des gains d'efficacité difficiles à isoler par projet. (...)

- *La méthode de suivi proposée par le Transporteur permettra à la Régie de mieux apprécier sa performance quant à l'efficacité des pratiques mises en place aux fins de la réalisation de ses projets d'investissement ;*

- *Les tendances des dernières années en termes de balisage canadien démontrent une volonté de trouver des indicateurs globaux pour évaluer la performance des entreprises de services publics d'électricité. Ainsi, plusieurs autres entreprises canadiennes de services publics d'électricité retiennent aussi une mesure globale pour évaluer la performance d'un transporteur, afin d'assurer une mesure comparable et équilibrée de la performance entre transporteurs;*

- *En complément à sa proposition relative au suivi d'un indicateur global pour apprécier sa performance en lien avec cet axe d'efficacité, le Transporteur ajoute que la Régie pourrait, comme elle le fait d'ailleurs déjà, suivre son efficacité dans le cadre de ses demandes d'autorisation de projets d'investissements et ses rapports annuels à la Régie »*

15. La FCEI n'est pas pleinement convaincue par ces arguments additionnels.
16. La FCEI ne conteste pas que l'exercice demandé puisse, dans certains cas, être complexe. L'information qu'il procure est toutefois utile en ce qu'elle permet à la Régie de s'assurer que les mesures mises en place donnent des résultats probants.
17. La FCEI réitère donc sa position énoncée dans sa preuve.
18. La FCEI a demandé au Transporteur d'expliquer l'accélération de la croissance des besoins liés aux « activités de maintenance reliées à la croissance du réseau » qui passaient de 6 M\$ (sur deux ans) en 2010 à 5 M\$ (sur deux ans) en 2011 à 13 M\$ (sur deux ans) en 2012. La réponse du Transporteur a été la suivante :

« Les dépenses relatives aux activités de maintenance reliées à la croissance du réseau sont principalement composées de la masse salariale ou des stocks et autres. Ces dépenses étaient auparavant principalement composées de la masse salariale. De surcroît, au cours de 2011 et 2012, le Transporteur prévoit une augmentation des besoins de stocks pour ces activités, expliquant ainsi la croissance de cette rubrique, comme cité en préambule.

Puisque cette croissance est expliquée par la variation de la composition des dépenses et

non par la variation du budget total, le Transporteur ne peut faire le parallèle avec l'évolution des mises en service en croissance depuis 2009. » (nous soulignons)

19. La preuve indique que l'impact de 13 M\$ entre 2010 et 2012 se compose de 7 M\$ en 2011 et de 6,1 M\$ en 2012.
20. Le facteur « croissance » de la formule paramétrique indique des montants respectifs de 8,6 M\$ en 2011 et 6,1 M\$ en 2012. L'impact de la croissance du réseau sur le revenu requis se répercute donc presque entièrement sur le poste « Stocks, achat de bien, ressources financières, location et autres » en 2011 et entièrement en 2012.
21. Après avoir discuté dans sa preuve du « lien de causalité » entre l'impact de la croissance du réseau et la croissance des dépenses en stock, la FCEI a soulevé la question de sa variabilité.
22. Devant un tel constat, la FCEI propose que la hausse des charges liées au poste « Stocks, achat de bien, ressources financières, location et autres » soit limitée au maximum de 25% de l'impact total de la croissance du réseau, soit 4 M\$ de plus que le budget de l'année historique plutôt que les 13 M\$ demandés.
23. La FCEI réitère que le budget pour le poste « Stocks, achat de bien, ressources financières, location et autres » devrait en conséquence être au maximum de 85,4 M\$. HQT n'a pas traité directement de cette approche dans son argumentation.
24. Le Transporteur présente par ailleurs les critères de classification de coûts à être portés à un budget spécifique.
25. La FCEI rappelle que cette demande du Transporteur introduit une incohérence dans le traitement des éléments spécifiques. En effet, si cette exception était acceptée, une hausse permanente des charges de 2 M\$ ne pourrait pas être reconnue comme élément spécifique alors qu'une hausse temporaire (et donc ayant un impact moindre sur le Transporteur) du même montant le pourrait.
26. La FCEI réitère sa conclusion à l'effet que la Régie décide que le troisième critère soit applicable sur une base annuelle que l'activité ait une fin ou non.
27. Quant aux critères de reclassement des éléments spécifiques, le Transporteur propose un critère pour la reclassification des activités n'ayant pas de fin aux activités de base. Après analyse de la clarification faite par le Transporteur dans son argumentation la FCEI s'en déclare satisfaite.
28. Quant au centre immobilier la FCEI réitère enfin sa demande à l'effet que le Transporteur présente tous les facteurs d'allocation des coûts et indique les montants alloués selon chacun des facteurs lors des dossiers tarifaires à venir.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 13 février 2012

(s) Fasken Martineau DuMoulin

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Procureurs de l'intervenante Fédération canadienne de
l'entreprise indépendante

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Copie conforme