

## **Régie de l'énergie**

### **Dossier R-3777-2011**

DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES  
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À COMPTER DU  
1<sup>ER</sup> JANVIER 2012

**Réponses de l'Union des consommateurs (UC)  
aux demandes de renseignements d'Hydro-Québec  
du 20 décembre 2011**

**Préparées par  
Jean-François Blain, analyste externe**

**Le 12 janvier 2012**

Références :

- (i) Décision D-2011-039, 1 paragraphe 279.
- (ii) HQT-4, Document 4, page 8.
- (iii) Mémoire de l'UC, page 16.

Préambule :

(i) « La Régie reconnaît le bien-fondé de la stratégie du Transporteur pour garantir la disponibilité des équipements d'appareillage majeur aux moments critiques pour la réalisation des projets d'investissements du Transporteur, afin d'éviter des retards dans la mise en exploitation des projets. »

(ii) « L'objectif global du Transporteur est de disposer d'une chaîne d'approvisionnement « juste à temps » (just in time) adaptée à la réalité du transport d'électricité. Une chaîne d'approvisionnement performante, flexible et agile, alimentée par une collaboration étroite entre le Transporteur et les manufacturiers, est conforme aux meilleures pratiques de l'industrie et favorise l'optimisation des coûts des équipements. Comme les équipements constituent environ 30 % des coûts des projets, l'optimisation de ces coûts représente une mesure d'efficience importante. »

(iii) « Pour l'ensemble de ces motifs, UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur visant la création d'un compte de frais reporté relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement. »

**Question 1 :**

Puisque le Transporteur supporte actuellement seul le financement des acquisitions des équipements visés par sa mesure d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement pendant leur période d'entreposage, serait-il selon vous plus équitable de mettre un terme à celle-ci si sa proposition de création et de disposition de ce compte de frais reportés n'était pas retenue ?

**Réponse :**

La recommandation soumise par Union des consommateurs (UC), ci-dessus reproduite à la référence (iii), concerne la proposition de création d'un compte de frais reporté pour l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement telle que soumise par le Transporteur.

Cette recommandation de UC ne doit pas être interprétée comme une opposition à l'implantation de mesures d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement ou encore comme un rejet de toute forme de partage éventuel des coûts et bénéfices associés à l'optimisation des approvisionnements.

Cependant, tel qu'expliqué aux pages 14 et 15 du mémoire de UC (C-UC- 0014), la démonstration du bien-fondé de cette proposition du Transporteur ne nous apparaît pas concluante.

Notamment, la valeur économique des bénéfices escomptés (moindres coûts d'acquisition, délais de mises en service évités) n'est qu'estimée très sommairement de sorte qu'il est impossible de conclure que la proposition serait effectivement à l'avantage des clients en tenant compte des coûts associés à la mise en place du CFR et de ceux

reliés au rendement sur la valeur des équipements inclus dans la base de tarification pendant leur période d'entreposage.

UC constate également que plusieurs critères et balises additionnels seraient requis pour s'assurer que la mise en œuvre d'une telle mesure soit éventuellement profitable tant aux utilisateurs du réseau de transport qu'au Transporteur.

Par exemple :

- Identification des équipements visés (critères : fiabilité, pérennité technologique, multiplicité des applications, uniformisation des normes techniques...);
- Identification des projets d'investissements visés (projets de maintien et d'amélioration du réseau et/ou projets spécifiques > 25 M\$ ?);
- Détermination de la période d'entreposage maximale (ou optimale, selon les économies potentielles pour différents devancements (temps) ou regroupements (quantités) d'achats);
- Détermination d'une valeur maximale des équipements en entreposage et /ou dont la période d'entreposage peut être prolongée;
- Période d'amortissement du CFR lié à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement : le coût des équipements associés à un projet ne devrait-il pas être amorti sur le même nombre d'année que le projet ?

Enfin, de manière générale, le Transporteur n'a pas démontré que sa proposition était définie suffisamment pour permettre d'en comparer les coûts et les bénéfices. Dans ces conditions, cette proposition n'offre pas de garantie de bénéfices à la clientèle mais lui ferait assurément supporter les coûts de financement additionnels liés à l'entreposage des équipements et ce, sur de plus longues périodes.

UC serait disposée à reconsidérer sa position sur la création éventuelle d'un CFR pour l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement en autant que le Transporteur soumette une autre proposition qui satisfasse ces objectifs, permette un calcul probant des coûts et bénéfices et en assure un partage équitable avec les clients.

**Question 2 :**

Compte tenu des bénéfices liés à la mise en place de la chaîne d'approvisionnement et de son bien-fondé reconnu par la Régie, est-ce que les clients dont l'intervenant représente les intérêts seraient prêts à assumer les conséquences de retards dans les livraisons d'équipements, et conséquemment dans les mises en service des projets auxquels ils sont associés ?

**Réponse :**

Selon UC, les bénéfices liés à la mise en place de la chaîne d'approvisionnement n'ont été qu'estimés sur la base d'une quantité d'équipements limitée acquise sur une courte période, ce qui n'est pas nécessairement représentatif.

De plus, bien que la Régie ait reconnu le bien-fondé de mettre en place des mesures d'optimisation de la chaîne d'approvements, l'élaboration des modalités de déploiement et de financement de ces mesures relevait du Transporteur. Or, ce dernier ne s'est pas adéquatement acquitté de son fardeau de preuve à notre avis, notamment en ce qui concerne la détermination des coûts et bénéfices de ces mesures et

l'identification de critères susceptibles d'en assurer un partage équitable avec les clients du réseau de transport.

Le respect des échéances de mises en service et de son obligation d'offrir les services de transport requis incombe au Transporteur quelles que soient les modalités prévues pour l'acquisition des équipements nécessaires dans le cadre de ses activités réglementées.

Ces obligations ne changent pas, que des mesures d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement soient mises en place ou pas. Cette question nous apparaît donc non pertinente.

Voir également la réponse à la question 1.