

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA REGIE DE L'ENERGIE (LA REGIE)
RELATIVE AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT 2013 ET 2014**

EFFICIENCE

1. Référence : Pièce C-ACEFO-0011, p. 17.

Préambule :

« De plus, comme depuis 2009, le facteur d'efficacité paramétrique fixé à 1 % a toujours été en deçà de l'efficacité « réelle » du Transporteur, l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur de réaliser une étude de productivité, selon une méthode généralement reconnue, étude à être déposée dans le cadre du prochain dossier tarifaire. » [nous soulignons]

Demande :

1.1 Veuillez préciser à quel type d'étude de productivité vous faites référence. Veuillez élaborer et préciser, en outre, les « méthodes généralement reconnues » auxquelles vous référez.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Approche globale de type paramétrique

2. Référence : Pièce C-ACEFO-0011, p. 26.

Préambule :

« Les objectifs corporatifs de l'année 2013 permettent de découvrir l'efficacité minimale attendue par la direction. Cette efficacité minimale est représentée par le pourcentage de diminution entre la cible et le seuil, soit : 648,8 moins 661,8 M\$ divisé par 648,8).

Cette efficacité minimale correspond à 2 % en valeur absolue, soit celle exigée par la Régie en 2012 et que le Transporteur considère ponctuelle.

Faisons l'hypothèse que l'idéal ne devrait pas être inférieur à la cible. Dans les dossiers antérieurs, l'idéal était la résultante de la cible moins 1 %.

L'ACEFO recommande à la Régie de fixer, pour 2013, le facteur d'efficacité à 2,5 %. Ce facteur correspond au facteur de 2 % exigé par la Régie en 2012 auquel est ajouté 0,5 % qui est la moitié de l'écart (1 %) entre la cible et l'idéal. » [nous soulignons]

Demande :

2.1 Veuillez justifier davantage votre recommandation d'inclure un ajustement de 0,5 % à la cible d'efficience de 2,0 % pour tenir compte du différentiel entre la cible et l'idéal.

3. **Référence :** Pièce C-ACEFO-0011, p. 28.

Préambule :

« Pour l'année témoin 2014, nous avons tenu compte du fait que le facteur de progression des coûts découlant des augmentations salariales est de 0 %. Selon les données au dossier, l'application d'un facteur de progression des coûts découlant des augmentations salariales de 2 % aurait ajouté environ 6 M\$ à l'enveloppe des charges nettes d'exploitation demandée par le Transporteur. Donc l'efficience globale effective de 2014, en reconduisant le facteur d'efficience de 2,5 % recommandé par l'ACEFO pour 2013, tourne autour de 3,5 %.

L'ACEFO recommande à la Régie de reconduire le facteur d'efficience de 2,5 % pour l'année témoin 2014. »

Demandes :

3.1 Veuillez détailler le calcul permettant de conclure qu'en prenant en considération une hausse de salaire de 2 %, l'efficience effective « tourne autour de 3,5 % »

3.2 Veuillez établir quel serait le pourcentage d'efficience effective avec un facteur d'efficience à 1 %.

BASE DE TARIFICATION

Mises en exploitation

4. **Références :** (i) Pièce C-ACEFO-0011, p. 38;
(ii) Pièce C-HQT-0065, p. 26, tableau R16.2.

Préambule :

(i) *« L'ACEFO recommande de créer, pour l'année témoin 2014, un compte pour capter tout écart entre les mises en service projetées et les mises en service réalisées. »*

(ii) Le Transporteur présente l'impact des écarts de prévisions liés aux mises en exploitation sur les revenus requis, pour les années 2010 à 2012. Pour l'année 2012, l'impact global s'élève à 101,8 M\$ favorable au Transporteur, ventilé comme suit :

