

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

NO : R-3823-2012

**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
D'HYDRO-QUÉBEC POUR LES ANNÉES 2013 ET 2014**

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOUMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ
(« AQCIE »)
et
LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC
(« CIFQ »)**

Demandeurs

Et

HYDRO-QUÉBEC

Mise en cause

MÉMOIRE DE L'AQCIE ET DU CIFQ

Le présent mémoire porte essentiellement sur la détermination des revenus requis du Transporteur pour 2013 et 2014, à la lumière des écarts favorables de rendement sur les capitaux propres (ou « trop-perçus ») qu'il continue de réaliser. Certains de ces écarts emmènent aussi l'AQCIE et le CIFQ à demander à la Régie d'instaurer un nouveau compte d'écarts.

Ce mémoire comporte les rubriques suivantes:

- 1- TROP-PERÇU GLOBAL
- 2- CHARGES NETTES D'EXPLOITATION
- 3- BASE DE TARIFICATION (incluant ses impacts sur l'amortissement et le rendement)
- 4- AMORTISSEMENT (travaux de mise en conformité)
- 5- FRAIS CORPORATIFS

L'AQCIE et le CIFQ ne traiteront pas des autres enjeux mentionnés dans leur lettre du 22 août 2013 (B-0018) :

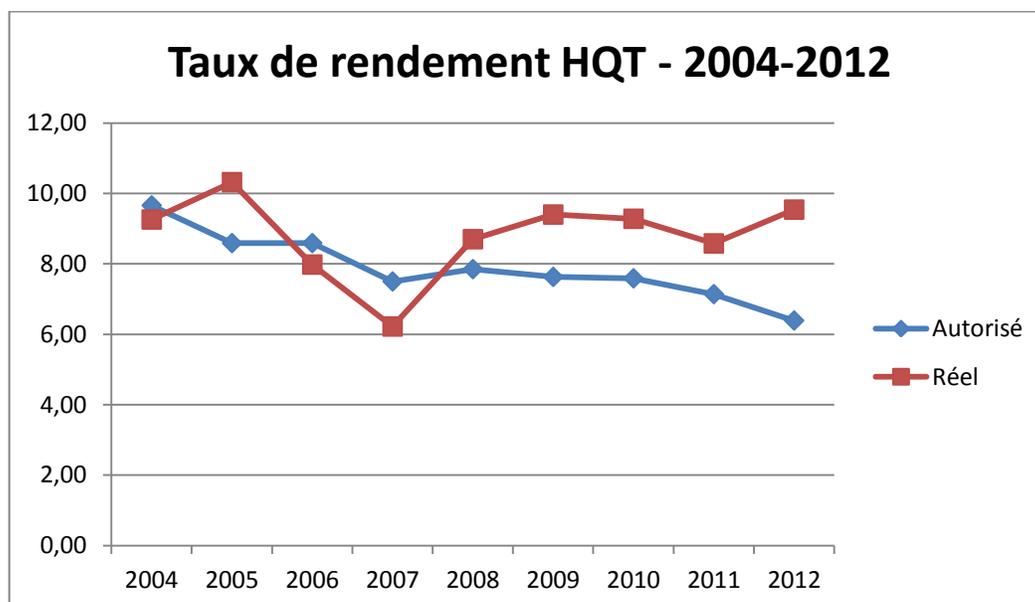
- dans le cas de la politique d'ajouts (premier point mentionné à cette lettre), conformément à la décision D-2013-145; et
- dans le cas de la question de la tarification des services de transport, au motif qu'ils sont généralement satisfaits du traitement de cette question.

1. Trop-perçu global

Tel qu'il ressort de la pièce HQT-2, Doc-1.1 de son rapport annuel 2012, le Transporteur a touché un trop-perçu record de 151,9M\$ en 2012, soit 3,15 points de pourcentage de plus que son rendement autorisé de 6,391%. Autrement dit, le Transporteur a réussi à bonifier son rendement de près de 50% par rapport à ce qui avait été autorisé.

À la page 6 de cette pièce, on constate que ce trop-perçu se divise principalement en trois parts relativement égales : 47M\$ aux charges nettes d'exploitation, 49M\$ au coût des capitaux empruntés et 45 M\$ à l'amortissement. À cela s'ajoutent près de 4M\$ aux autres charges et 4M\$ aux frais corporatifs.

Par ailleurs, si le niveau du trop-perçu de 2012 est sans précédent, il s'inscrit tout de même dans une tendance (depuis 2008) de trop-perçus successifs à des niveaux importants que l'AQCIE et le CIFQ avaient dénoncée lors du dernier dossier tarifaire du Transporteur (ainsi que dans ceux du Distributeur). Nous présentons dans le tableau ci-dessous l'historique des taux de rendement réel et autorisé depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur.



(%)	Autorisé	Réel	Écart
2004	9.66	9.26	-0.40
2005	8.59	10.32	1.73
2006	8.59	7.98	-0.61
2007	7.50	6.22	-1.28
2008	7.85	8.70	0.85
2009	7.63	9.40	1.77
2010	7.59	9.28	1.69
2011	7.14	8.58	1.44
2012	6.39	9.54	3.15

Source : Rapports annuels HQT, 2004-2012

À ces écarts, il faut ajouter le trop-perçu découlant de l'impact de la surestimation de la base de tarification sur le rendement autorisé sur les capitaux propres, qui est de 8M\$ en 2012. Le Transporteur a d'ailleurs confirmé ce montant à sa réponse 11.6 à la DDR de l'AQCIE et du CIFQ.¹ En tout, il s'agit donc d'un trop-perçu de près de 159M\$ en 2012.

Face à des trop-perçus importants en 2009 et 2010, l'AQCIE et le CIFQ avaient sonné l'alarme lors du dossier tarifaire R-3777-2011, et suggéré la mise en place de comptes d'écarts qui auraient permis aux consommateurs de récupérer près de 100M\$ d'écarts en 2012.² Le signal donné par le trop-perçu combiné du Transporteur et du Distributeur de 260M\$ en 2010 était en effet on ne peut plus clair : il y a un biais évident dans leurs prévisions, lequel vient gonfler artificiellement leur rendement. S'il est trop tard pour récupérer les sommes payées en trop en 2012, il est primordial d'agir pour arrêter l'hémorragie.

Ainsi, bien que la question des écarts de rendement soit à l'agenda (et même à l'origine) du dossier R-3842-2013, elle demeure pertinente ici, tant pour examiner la justesse des prévisions du Transporteur relatives aux différentes rubriques de coûts aux fins d'établir les tarifs de transport pour les années 2013

¹ Curieusement, à la réponse suivante, le Transporteur explique que ce montant de 8M\$ est « implicitement présenté à la ligne « coûts des capitaux propres » au Tableau 2 de la pièce HQT-2 Document 1.1 du Rapport annuel du Transporteur. »

Or, tel qu'il ressort de ce tableau, le montant rapporté à la ligne « coûts des capitaux propres » est de 151,9M\$, et il correspond (à peu de choses près) à l'ensemble des autres écarts que l'on retrouve à ce tableau, soit principalement 103,3M\$ aux dépenses nécessaires à la prestation de service, -0,3M\$ à la charge de désactualisation et 49,1M\$ au coût de la dette. Ainsi, il ne semble pas tenir compte des 8M\$ d'impact de la surestimation de la base de tarification sur le rendement.

² L'AQCIE et le CIFQ avaient proposé d'instaurer les comptes d'écart suivants (les montants qui auraient été retournés aux consommateurs suit entre parenthèses) : coût de la dette (+49M\$) ; impact de la base de tarification sur les capitaux propres (+8M\$) ; amortissement (+45M\$) ; taxes (+2M\$) ; coûts capitalisés (-11M\$) ; et frais corporatifs (+4M\$). Au niveau des coûts capitalisés, tel que suggéré dans le dossier R-3777-2011, le montant pourrait être moindre (voire être nul) en fonction de la « contrepartie » des écarts se trouvant ailleurs dans les charges nettes d'exploitation.

et 2014, que pour voir s'il serait opportun de créer de nouveaux comptes d'écarts; cette deuxième question ayant par ailleurs été exclue du dossier R-3842-2013.

Il nous paraît important de rappeler ici que les écarts de rendement favorables au Transporteur et au Distributeur au cours des cinq dernières années excèdent maintenant 900 M\$ - sans compter l'impact de la surestimation de la base de tarification sur le rendement sur les capitaux propres – tel qu'il appert du tableau qui suit.

(M\$)	Trop-perçu HQT	Trop-perçu HQD	Total
2008	32	27	58
2009	84	106	189
2010	88	171	259
2011	67	101	168
2012	152	111	263
Total	422	516	938

Source : Rapports annuels HQT et HQD

Évidemment, des écarts favorables à Hydro-Québec sont au détriment de sa clientèle, petits comme grands consommateurs, qui se trouve à avoir trop payé pour ses services.

Nous soumettons qu'il est impératif que la Régie accentue les mesures visant à mettre un terme à cette situation inacceptable qui n'a que trop duré.

2. Charges nettes d'exploitation (CNE)

Le Transporteur prévoit un montant de 705 M\$ à l'égard des CNE pour l'année 2013, soit une hausse de 72M\$ (11%!) par rapport au montant réel de 2012, et un montant de 713 M\$ en 2014, soit une hausse additionnelle de 8 M\$. Une part importante de ces fluctuations s'expliquerait par l'évolution prévue du coût de retraite net.

Notre analyse des charges nettes d'exploitation portera essentiellement sur l'approche paramétrique. En effet, l'analyse rubrique par rubrique est rendue difficile, sinon impossible, par le refus du Transporteur de fournir des détails sur les trop-perçus constatés à ces rubriques, refus qu'il justifie par la « gestion globale de ses charges nettes d'exploitation », à la satisfaction, semble-t-il, de la Régie qui n'a pris aucune mesure pour l'obliger à répondre aux demandes de renseignements qui lui ont été adressées à cet égard.

C'est d'ailleurs en faisant référence à cette « gestion globale » que le Transporteur commente, à sa réponse 4.1 à la DDR de l'AQCIE et du CIFQ, un important trop-perçu de 22 M\$ (35% du montant réel de 63,5 M\$) en 2012 à la rubrique « stocks, achat de biens, ressources financières, locations et autres » (« stock et al. »). Ce trop-perçu aurait atteint 32 M\$ (50% du montant réel de 63,5M\$), n'eût été d'une réduction imposée par la Régie dans sa décision D-2012-059. Il s'agit de montants très importants

(surtout lorsqu'exprimés en pourcentage du montant réel de cette rubrique), et l'absence d'explications à leur endroit laisse présumer du caractère arbitraire des prévisions du Transporteur à cet égard.

Tournons-nous maintenant vers les gains d'efficience rapportés par le Transporteur en 2012 et les modifications qu'il propose à la formule paramétrique.

Gains d'efficience

Le Transporteur affirme avoir réalisé des « gains d'efficience » et des « réductions de coûts » pour un montant total de 54,3 M\$ en 2012, soit 41,1 M\$ de plus que la cible de 2% fixée dans la décision D-2012-059.

Ces 41,1M\$ semblent comparables aux 47M\$ de trop-perçus réalisés par le Transporteur cette année-là à l'égard des charges nettes d'exploitation. En réponse à la DDR de l'AQCIE et du CIFQ³, le Transporteur a toutefois refusé de concilier ces deux montants ou de commenter le lien entre les deux; tout au plus a-t-il renvoyé l'AQCIE et le CIFQ à sa réponse 2.1 à la DDR de la Régie, dans laquelle il explique que la réorganisation de la Vice-présidence exploitation des installations (VPEI) « *a altéré les bases de référence qui permettraient de faire une distinction entre gains d'efficience et les autres réductions de coûts au même titre qu'un suivi par chantier.* »

Tout ce qui entoure ces gains d'efficience allégués semble par ailleurs assez flou, qu'il s'agisse des rubriques de coûts touchées, des causes de ces gains (y compris lorsqu'il s'agit de gains associés aux investissements) ou des raisons pour lesquelles ces gains n'ont pas été prévus lors du dossier R-3777-2011.

Ainsi, au niveau des rubriques de coûts, l'AQCIE et le CIFQ ont demandé le détail des 54,3 M\$ de gains d'efficience par la question 1.4 de leur DDR. Dans sa réponse, le Transporteur renvoie l'AQCIE et le CIFQ à la même réponse 2.1 à la DDR de la Régie, ce qui ne répond pas à la question.

De la même manière, aux questions 1.2.1 à 1.2.4, l'AQCIE et le CIFQ ont cherché à comprendre la chronologie des événements ayant mené à ces 54,3M\$ de gains d'efficience. Ici, le Transporteur renvoie à la réponse 1.2, laquelle renvoie elle-même à la réponse 14.3 à la DDR de la Régie, laquelle ne répond pas aux questions.

(Incidentement, cette incapacité à fournir des détails précis sur ces gains d'efficience prend des airs de circularité au dernier paragraphe de cette réponse 14.3 à la DDR de la Régie : « *Cette conjonction de facteurs a créé un contexte unique et sans précédent qui a donné lieu à une réduction accélérée des coûts en 2012 tributaire d'une combinaison de gains d'efficience et de réduction de coûts » [nos soulignés]. Une réduction accélérée des coûts tributaire d'une réduction de coûts...?)*

³ HQT-14, Doc-3, page 6, réponse 1.5

Quant aux éléments permettant d'expliquer ces gains d'efficacité, le Transporteur énumère, en réponse à des DDR sur ce sujet (réponse 14.3 à la DDR de la Régie et réponse 1.1 à la DDR de l'AQCIE et du CIFQ), des « *facteurs exceptionnels et autres occurrences* », à savoir :

- Une capacité limitée par des événements fortuits de procéder à des activités de maintenance;
- Une prudence accrue au niveau de l'engagement de sommes dans le cadre d'une décision tarifaire qui n'a été rendue que le 24 mai 2012, ce qui a amené le Transporteur à entrer en mode réduction et optimisation des coûts;
- L'attrition naturelle de ses effectifs (présumément par les départs à la retraite);
- La réorganisation de la VPEI; et
- Les attentes relevées de la haute direction dans le contexte du dernier Budget du gouvernement québécois.

Il est intéressant de noter, quant aux deux premiers éléments de cette liste, que le Transporteur attribue une partie de ses gains d'efficacité à des contraintes externes. Nous présumons que les coûts qui ont ainsi été économisés n'étaient pas liés à des activités jugées nécessaires : en effet, on ne saurait qualifier de « gain d'efficacité » une modification aux façons de procéder qui résulterait en un niveau suboptimal d'entretien ou de maintenance. Cela dit, dans la mesure où il s'agirait de réels gains d'efficacité (i.e. faire autant avec moins de ressources), on pourrait voir ici une application de la maxime « la nécessité est la mère de l'invention »; autrement dit, que l'imposition de contraintes stimulerait la capacité du Transporteur à réaliser des gains d'efficacité. Une cible plus exigeante au niveau de la formule paramétrique pourrait jouer ce même rôle de contrainte.

Quant au troisième élément - l'attrition naturelle des effectifs – il est intéressant de constater, de la réponse 2.1 du Transporteur à la DDR de la FCEI, que le nombre d'employés éligibles à la retraite, ainsi que le nombre prévu de départs à la retraite, continueront d'être élevés au cours des prochaines années, bien que légèrement plus bas qu'entre 2010 et 2012. Ces départs à la retraite devraient donc continuer de fournir des occasions de gains d'efficacité.

Modifications à la formule paramétrique

À notre avis, il faut comprendre de ce qui précède que l'ancien cadre des gains d'efficacité – soit une cible de 1% par année par rapport au niveau de 2007 – n'avait pas été suffisant pour inciter le Transporteur à réaliser de véritables gains d'efficacité jusqu'en 2012. En effet, s'il est louable pour le Transporteur de faire profiter sa clientèle de près de 41M\$ de réductions additionnelles de coûts en 2013, le fait qu'il ait attendu jusque-là pour les réaliser l'est moins, et témoigne du caractère trop peu contraignant de la formule paramétrique sur la période 2008-2012.

Ainsi, s'ils appuient la proposition du Transporteur de substituer l'année historique 2012 à l'année historique 2007 comme année de référence de la formule paramétrique, l'AQCIE et le CIFQ s'opposent

toutefois à la proposition visant à ramener à 1% la cible d'efficacité utilisée dans cette formule, par rapport à une cible de 2% déterminée l'an passé par la Régie.

Soulignons que, pour justifier cette demande, le Transporteur indique, à HQT-3, Doc-1, page 10, qu'il ne serait pas en mesure de soutenir le rythme annuel de gains d'efficacité des années 2010-2012 - soit 81,5M\$ en trois ans selon le Transporteur, ce qui revient à 27M\$ ou près de 4% par année.

En fait, selon le tableau 1 à cette même page 10 (HQT-3, Doc-1), les gains d'efficacité totalisent 93,3 M\$ sur la période 2008-2012, dont 92,9M\$ seraient récurrents. Autrement dit, il s'agirait de gains d'efficacité additionnels d'un peu plus de 18M\$ par année, soit environ 3% des charges d'exploitation. À notre avis, un tel résultat semble démontrer qu'une cible de 2% - voire même de 2,5% - serait réaliste pour les années 2013 et suivantes, surtout dans un contexte de départs à la retraite élevés. Nous croyons par ailleurs qu'une telle façon de procéder permettrait de maintenir une pression aussi constante que justifiée sur le Transporteur, permettant un transfert graduel des gains d'efficacité à sa clientèle – plutôt que d'attendre un ajustement « volontaire » et « en bloc » au terme d'une période de cinq ans, comme ce fut le cas entre 2008 et 2012.

L'expérience a montré qu'on ne peut d'aucune manière se fier aux prévisions du Transporteur pour déterminer ce que sont les gains possibles d'efficacité. Il suffit pour s'en convaincre de relire les prévisions du Transporteur à l'égard de l'année 2012 :

« Pour 2012, le Transporteur n'entrevoit pas de modifications significatives de sa structure de coûts et considère donc justifié de reconduire l'objectif global annuel de gains d'efficacité de 1 % de ses CNE sous son contrôle de gestion. Il prévoit ainsi réaliser des gains d'efficacité de l'ordre de 6,6 M\$. »⁴

Le Transporteur a par ailleurs refusé de répondre à des questions dans la DDR de l'AQCIE et du CIFQ au sujet de l'évolution de ces prévisions à différentes dates en 2012, c'est-à-dire à des moments où ces gains d'efficacité se concrétisaient.⁵

Enfin, l'AQCIE et le CIFQ notent de sa réponse 14.1 à la DDR de la Régie que le Transporteur pourrait ne pas se « restreindre aux résultats » de cette formule dans certains cas. Il semble vouloir dire par là qu'il ne se considérera pas astreint aux exigences de la formule. De l'avis de l'AQCIE et du CIFQ, une telle façon de faire serait contraire à l'esprit de cette formule : il faut qu'elle soit contraignante pour produire des effets concrets. Si le Transporteur estime que la formule ne tient pas compte d'un facteur donné, ce sera à lui de demander et justifier la création d'un élément spécifique. L'aspect contraignant de la formule paramétrique apparaît d'autant plus incontournable que le Transporteur refuse (ou se dit incapable) de justifier ses réductions des CNE autrement que par leur « gestion globale ».

⁴ Dossier R-3777-2011, B-112, HQT-15, Doc-1, page 9

⁵ Voir les réponses aux questions 1.2.1 à 1.2.4

Conclusion sur les charges nettes d'exploitation

En maintenant la cible d'efficience à 2%, nous estimons que les charges nettes d'exploitation devraient être réduites de 6M\$ en 2013 et 12M\$ en 2014. Il s'agit de réductions globales des charges nettes d'exploitation. Par ailleurs, s'il fallait choisir une rubrique en particulier à laquelle appliquer cette réduction, considérant le caractère apparemment arbitraire des prévisions à la rubrique « stock et al. », l'AQCIE et le CIFQ proposeraient d'appliquer cette réduction au montant de cette rubrique.

3. Base de tarification (incluant ses impacts sur l'amortissement et le rendement)

L'AQCIE et le CIFQ constatent que le Transporteur a réalisé un important trop-perçu de 45M\$ lié à la charge d'amortissement en 2012, ainsi qu'un trop-perçu de 49M\$ au coût de la dette et de 8M\$ au coût des capitaux propres. Dans les trois cas, une part importante – voire la totalité, dans le cas des capitaux propres – du trop-perçu découle d'une surestimation de la base de tarification de 393,4M\$, laquelle découle elle-même surtout de reports de mise en service et de mises en service à des coûts moindres que budgétés.⁶

Notons que la surestimation de la base de tarification atteignait 280 M\$ en 2011⁷ et 1,1% de la valeur de la base de tarification, en moyenne, sur la période 2008-2012.

Des réponses 6.1 à leur DDR et 20.1 à la DDR de la Régie, l'AQCIE et le CIFQ comprennent que certains reports, qui touchaient des projets importants (en M\$), étaient hors du contrôle du Transporteur : ainsi, ce sont 93,3 M\$ qui découleraient de retards attribués aux promoteurs éoliens.

Qu'en est-il des autres 300M\$? Si l'on se fie au tableau R11.1, à la page 18 des réponses aux DDR de l'AQCIE et du CIFQ, il y aurait pour près de 145M\$ qui découleraient eux aussi des reports de projets, pour un total de 237M\$ à ce chapitre. Quant aux mises en service moindres, elles atteindraient 72M\$. En 2011, les reports atteignaient 110M\$, et les mises en service moindres, 180M\$, selon le tableau R4.1, à la page 11 des réponses aux DDR de la Régie dans le dossier annuel 2011.

L'AQCIE et le CIFQ avaient sonné l'alarme à ce sujet également lors du dernier dossier tarifaire, et demandé la mise en place de comptes d'écarts qui auraient permis d'éviter que de tels écarts se répètent. La Régie avait sans doute ses raisons pour refuser d'instaurer de tels comptes, mais force est de constater que le prix payé par les consommateurs, qui se compte en dizaines de millions de dollars, est très lourd.

⁶ En réponse à la question 6.1 de l'AQCIE et du CIFQ, le Transporteur affirme que l'écart de 45M\$ à l'amortissement « provient essentiellement de décalages des mises en service de projets », sans toutefois en chiffrer la part exacte. Curieusement, à la pièce HQT-7, Doc-1, page 15, l'écart attribué à l'amortissement lié à la base de tarification n'est que de 16M\$ pour 2012. Quant au coût de la dette, l'impact de la surestimation de la base de tarification serait de 19M\$ selon le rapport annuel 2012, HQT-2, Doc-1.1, page 6; les autres 30M\$ étant expliqués par un écart au niveau du taux (en %) applicable au coût des capitaux empruntés.

⁷ Rapport annuel 2011, HQT-2, Doc-1.1., page 5

Notons qu'en raison de la croissance des investissements en 2013 et 2014, de tels écarts pourraient être appelés à augmenter (plus de mises en services prévues, donc possibilité d'une plus grande surestimation liée aux reports de projets, et moins de flexibilité pour faire face aux imprévus dans les projets).

Il est donc primordial d'agir dès maintenant, et ce, malgré la mise en place éventuelle d'un mécanisme global de traitement des écarts de rendement dont le fonctionnement est encore imprévisible. **L'AQCIE et le CIFQ recommandent donc la mise en place d'un compte d'écarts relatif aux impacts liés à la surestimation de la base de tarification.**

Au minimum, il faudrait qu'un tel compte couvre l'impact des reports de projets, non seulement pour ceux qui sont hors du contrôle du Transporteur, mais aussi pour ceux qui sont sous son contrôle.

Un tel compte est d'autant plus justifié aux yeux de l'AQCIE et du CIFQ que les écarts de ce type (liés au *timing* des projets) sont le plus souvent à l'avantage du Transporteur, les reports de projets étant, on l'imagine, plus fréquents que les devancements, et donc non susceptibles de se compenser avec les années.

À défaut d'instaurer un compte d'écarts, et considérant que nous ne connaissons pas encore les modalités du MTÉR à être adopté, l'AQCIE et le CIFQ estiment qu'il faudrait réduire le montant de la base de tarification, et celui des coûts en capital et d'amortissement en conséquence. Selon l'historique 2008-2012, la surestimation moyenne de la base de tarification atteint 1,1% de sa valeur. Sur cette base, il s'agirait ainsi, pour chacune des années 2013 et 2014, de retrancher près de 200M\$ à la base de tarification et 10M\$ à l'amortissement ainsi que des montants à être déterminés au coût de la dette et au rendement sur les capitaux propres selon les mises à jour des taux applicables (en tenant compte de la décision à rendre dans le dossier R-3842-2013) mais estimés pour l'instant à près de 9M\$ et 4M\$, respectivement. Cependant, les investissements prévus pour 2013 et 2014 sont tellement importants que la surestimation prévisible excède sans doute largement 1,1%

Incidentement, la Régie pourrait à la fois prévoir un compte d'écart et imposer les réductions suggérées : puisque le compte d'écart permettrait déjà d'assurer l'équité entre le Transporteur et ses clients, la réduction viserait alors à mieux prévoir les coûts à inclure aux tarifs des années appropriées et ainsi limiter les transferts intergénérationnels.

L'AQCIE et le CIFQ prennent par ailleurs note des investissements importants que le Transporteur entend réaliser en actifs incorporels – essentiellement, en logiciels – sur la période 2011-2014, soit 168M\$, lesquels feront passer la charge d'amortissement liée aux actifs incorporels de 22,3 M\$ en 2011 à 38,3 M\$ en 2014, soit une croissance de plus de 70% de cette charge sur trois ans.

Par les questions 7.5 à 7.7 de leur DDR, l'AQCIE et le CIFQ auraient voulu s'assurer que l'acquisition de ces logiciels a été faite de manière à en minimiser les coûts. Malheureusement, ils n'ont pas obtenu de réponse à ces questions.

4. Amortissement (travaux de mise en conformité)

L'AQCIE et le CIFQ ont pris note de la hausse demandée de 21,5M\$, entre l'année de base 2013 et l'année témoin 2014, à la rubrique amortissement en lien avec les immobilisations corporelles en exploitation, *attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur*. Nous comprenons qu'il s'agirait essentiellement d'un exercice de classement comptable, lequel peut résulter en une modification de la durée de vie utile de certains actifs dans la mesure où ceux-ci sont reclassés, amalgamés ou scindés. Nous comprenons par ailleurs que le Transporteur n'avait pas encore mené à terme cet exercice lors du dépôt de sa preuve, puisqu'il dit qu'il « *sera appelé à effectuer des scissions, fusions et reclassements de coûts* ».

Tout comme la FCEI, nous avons cherché en vain, par nos DDR, à obtenir le détail de la hausse demandée, le Transporteur limitant sa réponse à des informations générales, sans données quantitatives.⁸

À notre avis, le Transporteur n'a pas suffisamment justifié cette hausse et pour cette raison, l'AQCIE et le CIFQ s'opposent à son inclusion dans les tarifs. Il s'agirait donc d'une réduction supplémentaire de 21,5M\$, s'ajoutant à la réduction de 10M\$ recommandée à la section 3, ci-dessus.

5. Frais corporatifs

L'AQCIE et le CIFQ n'entendent pas reprendre de manière extensive l'analyse qu'ils ont faite au cours des dernières années, dans les causes tarifaires du Transporteur et du Distributeur, au sujet de l'évolution des trop-perçus liés aux frais corporatifs. Ils s'en tiennent ici au tableau R9.2 déposé par le Transporteur en réponse à leur DDR de même qu'au tableau R7.1 déposé en réponse à la DDR de la Régie :

Tableau R9.2
Évolution des frais corporatifs du Transporteur - 2007 à 2012

	Année historique 2007	Année historique 2008	Année historique 2009	Année historique 2010	Année historique 2011	Année historique 2012
Autorisés	35,2	34,4	37,4	38,3	38,3	32,7
Réels	35,6	32,2	28,6	27,6	27,8	28,2
Écarts	0,4	(2,2)	(8,8)	(10,7)	(10,5)	(4,5)
Écart %	1,1%	-6,4%	-23,5%	-27,9%	-27,4%	-13,8%

Tableau R7.1
Frais corporatifs

Transporteur	Réel 2008	Réel 2009	Réel 2010	Réel 2011	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Frais corporatifs totaux	32,2	28,6	27,6	27,8	28,2	33,3	31,7
Coût de retraite	1,0	0,0	(0,6)	0,2	1,1	3,7	3,0
Autres avantages sociaux	1,2	1,1	1,4	1,5	1,4	1,5	1,5
Frais corporatifs nets	30,0	27,4	26,8	26,1	25,7	28,0	27,2

⁸ Voir les réponses 32.5 à la DDR de la FCEI et 8.4 à la DDR de l'AQCIE et du CIFQ

On constate de ce dernier tableau que la hausse prévue pour 2013 par rapport au réel 2012 – soit 5,1 M\$ - s'explique pour près de la moitié (2,6M\$) par la hausse du coût de retraite. Pour le reste, le Transporteur mentionne, en réponse à la question 7.2 de la DDR de la Régie, que la hausse s'explique par l'inflation et par la croissance de sa quote-part des frais corporatifs. Il ne fait toutefois pas état d'une potentielle réduction de ces frais, découlant du dernier budget provincial.

À notre avis, l'historique des dernières années – notamment la relative stabilité du montant réel des frais corporatifs, de même que la récurrence des trop-perçus - et les réductions potentielles de frais découlant du dernier budget provincial militent en faveur d'établir la prévision des frais corporatifs pour 2013 au niveau du montant réel de 2012 (28,2 M\$) lequel est d'ailleurs représentatif des montants des années 2009-2012. Nous recommandons par ailleurs d'établir ce montant à 27,3 M\$ pour 2014 compte tenu de l'intention annoncée du Transporteur de transférer *des frais corporatifs des ressources humaines à la facturation interne*⁹, soit 0,9 M\$ selon nos calculs.

Par ailleurs, pour éviter toute ambiguïté lors de la comptabilisation des écarts au coût de retraite, il faudrait préciser que le montant prévu du coût de retraite inclus aux frais corporatifs est réduit proportionnellement, à 3,1M\$ pour 2013 et 2,5 M\$ pour 2014.

⁹ Voir sa réponse R7.2 à la DDR de la Régie

CONCLUSIONS

L'AQCIE et le CIFQ font les recommandations suivantes à la Régie :

- Maintenir la cible de gains d'efficience aux charges nettes d'exploitation à 2%, entraînant une réduction globale de ces charges nettes d'exploitation de près de 6M\$ pour 2013 et 12M\$ pour 2014;
 - S'il faut choisir une rubrique de coûts à laquelle appliquer cette réduction, l'AQCIE et le CIFQ recommandent la rubrique « stock et al. »
- Mettre en place un compte d'écart relatif aux impacts de la surestimation (ou sous-estimation, selon le cas) de la base de tarification sur la charge d'amortissement et sur le rendement sur le capital (incluant sur les capitaux propres).
- Retrancher près de 200M\$ à la base de tarification et 10M\$ à l'amortissement, ainsi que des montants à être déterminés au coût de la dette et au rendement sur les capitaux propres selon les mises à jour des taux applicables (en tenant compte de la décision à rendre dans le dossier R-3842-2013) mais estimés pour l'instant à près de 9M\$ et 4M\$, respectivement.
 - L'AQCIE et le CIFQ demandent que ces réductions soient appliquées en sus de la création du compte d'écarts relatif à la base de tarification.
- Retrancher les 21,5 M\$ qui ont été ajoutés à la charge d'amortissement de 2014, attribués *aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur.*
- Réduire la charge des frais corporatifs pour 2013 à son niveau réel de 2012, soit 28,2 M\$, et à 27,3 M\$ pour 2014 compte tenu de la proposition du Transporteur de transférer *des frais corporatifs des ressources humaines à la facturation interne.*
 - Par ailleurs, pour éviter toute ambiguïté lors de la comptabilisation des écarts au coût de retraite, il faudrait préciser que le montant prévu du coût de retraite inclus aux frais corporatifs est réduit proportionnellement, à 3,1M\$ pour 2013 et 2,5 M\$ pour 2014.

Le 22 octobre 2013