
RÉPONSES DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ (AQCIE) ET DU CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC (CIFQ) À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE DANS LE CADRE DU DOSSIER SUR LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICE DE TRANSPORT POUR LES ANNÉES 2013 ET 2014

EFFICIENCE

1. Référence : Pièce B-0023, p. 6.

Préambule :

« 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. »

Demande :

1.1 Veuillez élaborer sur le « rôle de contrainte » que l'AQCIE/CIFQ attribue à l'imposition d'une cible d'efficacité plus exigeante au niveau de la formule paramétrique dans le cadre de l'établissement des charges nettes d'exploitation du Transporteur.

Réponse:

1.1 L'AQCIE et le CIFQ estiment que la formule paramétrique doit servir à limiter le montant des charges nettes d'exploitation, ainsi que son évolution dans le temps : c'est là son rôle de contrainte. À défaut de mettre en place un mécanisme multi-annuel de réglementation incitative, une formule paramétrique contraignante (i.e. avec une cible suffisamment élevée) agissant comme plafond aux charges nettes d'exploitation est nécessaire afin de favoriser les gains d'efficacité chez le Transporteur et de s'assurer que les économies qui en découlent soient transmises

rapidement aux consommateurs. De l'avis de l'AQCIE et du CIFQ, l'ancienne cible de 1% n'est pas suffisante dans les circonstances.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Approche globale de type paramétrique

2-Référence : Pièce B-0023, p. 6 et 7.

Préambule :

« 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.

[...]

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 92,9 M\$ seraient récurrents. Autrement dit, il s'agirait de gains d'efficacité additionnels d'un peu plus de 18 M\$ 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. » [nous soulignons]

Demande :

2.1 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie à l'effet que, en substituant l'année historique 2012 à l'année historique 2007 comme année de référence de la formule paramétrique, malgré l'intégration d'une cible d'efficacité déterminée annuellement dans le cadre de la formule paramétrique fixée à ce jour par la Régie, les gains d'efficacité remis à la clientèle résulteraient en un ajustement « volontaire » et « en bloc » au terme d'une période de cinq ans.

Réponse :

2.1 Ce n'est pas ce que nous voulions signifier.

D'une part, nous approuvons la demande du Transporteur de « repartir le compteur à zéro » à partir de la situation de 2012.

D'autre part, nous proposons que la cible d'efficacité soit fixée à 2% plutôt qu'à 1% parce que nous croyons que le Transporteur est en mesure d'atteindre cette cible année après année.

Finalement, il nous semble que si le Transporteur est contraint d'améliorer son efficacité sur une base régulière par une cible plus élevée toutes les parties y trouveront leur compte plus facilement que si le Transporteur attend, pour améliorer son efficacité, d'y être soudainement contraint par un événement extérieur comme les exigences budgétaires du gouvernement.

Conclusion sur les charges nettes d'exploitation

3. Référence : Pièce B-0023, p. 8.

Préambule :

« En maintenant la cible d'efficacité à 2 %, nous estimons que les charges nettes d'exploitation devraient être réduites de 6 M\$ en 2013 et 12 M\$ en 2014. Il s'agit de réductions globales des charges nettes d'exploitation. » [nous soulignons]

Demande :

3.1 Veuillez confirmer que les montants de réductions mentionnés en préambule correspondent à des gains d'efficacité additionnels, en sus des gains d'efficacité déjà prévus. Si tel n'est pas le cas, veuillez expliciter le calcul permettant de conclure que le maintien de la cible d'efficacité à 2 % se solderait par une réduction des charges nettes d'exploitation de l'ordre de 6 M\$ en 2013 alors que le résultat est de 12 M\$ en 2014.

AQCIE/CIFQ

Réponse à la DDR numéro 1 de la Régie

R-3823-2012

Le 12 novembre 2013

Réponse :

3.1 Nous confirmons. Le Transporteur prévoit des gains d'efficience de 6M\$ en 2013 et 6,1M\$ en 2014, en fonction d'une cible minimale de 1%, et il a établi ses revenus requis en conséquence.

En faisant passer cette cible à 2% pour chacune de ces années, on s'attend donc à ce que le Transporteur réalise 6M\$ d'efficience additionnelle en 2013 (de plus que ce qui découle de la cible de 1%), réduisant d'autant ses revenus requis de 2013 et ceux de 2014, et 6,1M\$ en 2014 (de plus que ce qui découle de la cible de 1%), réduisant les revenus requis de 2014 du même montant.

On a donc 6M\$ de réduction en 2013 et 12,1M\$ en 2014, par rapport aux revenus requis présentés par le Transporteur.