

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE L'ACEFO

1. Référence

C-0021, HQT-3, document 1, page 8 ;

Préambule :

« L'organisation prévoit désormais des champs de responsabilités et des périmètres dont les propriétaires ont une imputabilité unique et permet de distinguer clairement les rôles d'encadrement, de support et d'opération. La nouvelle structure mise en place donne plus de flexibilité pour s'adapter à la charge de travail fluctuante. »

Demande

- 1.1 Veuillez présenter les champs de responsabilités et les périmètres dont il est fait mention en préambule.

- 1.2 Veuillez illustrer comment cette nouvelle structure donne plus de flexibilité pour s'adapter à la charge de travail fluctuante.

2. Référence

C-0021, HQT-3, document 1, page 9 ;

Préambule :

« Les activités associées aux encadrements de maintenance opérationnelle et au support technique sont désormais regroupées par discipline. »

Demande

- 2.1 Veuillez spécifier les disciplines dont il est question dans le préambule.

3. Références

- i) C-0021, HQT-3, document 1, page 9
- ii) C-0021, HQT-3, document 1, page 12 ;

Préambule :

i) « *La mise en œuvre de nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a permis de dégager des gains d'efficience et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée par la Régie pour 2012 dans sa décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sas démarche d'efficience structurée.* » (nos soulignés)

ii) « *À cet égard, le Transporteur souligne que les chantiers d'efficience individuels suivis jusqu'alors ne comptent que pour une fraction des gains aux CNE de l'ordre de 47,7 M\$.* »

Demande

- 3.1 Veuillez, à la lumière des résultats obtenus en 2012, élaborer sur le caractère juste et raisonnable de la cible de 1 % proposée par le Transporteur pour 2013 et 2014.
- 3.2 Veuillez, en lien avec la référence (ii), détailler la provenance des gains aux CNE de 47,7 M\$.

4. Références

- i) C-0021, HQT-3, document 1, page 11;
- ii) C-0021, HQT-3, document 1, page 12;
- iii) D-2012-059, paragraphe 25.

Préambule :

i) « Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des initiatives d'efficience suivant les chantiers ou les domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012, suite à la réorganisation de la VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de modifier le cadre d'opération du Transporteur. »

ii) « Suite à l'adoption d'une approche et d'une organisation de travail centralisée, les mesures d'efficience proviendront d'actions d'efficience réalisées dans la gestion courante des activités. »

iii) « La Régie est d'avis que, à l'exclusion du projet d'efficience de la planification intégrée du réseau, la mesure des gains par chantier d'efficience aux investissements existants ou à venir, constitue toujours un instrument pertinent pour effectuer le suivi de la performance du Transporteur quant à l'optimisation des investissements. Elle constate que malgré son degré de complexité, le Transporteur entend poursuivre le suivi des gains d'efficience de ces chantiers à l'interne. La Régie maintient le suivi des gains par chantier d'efficience aux investissements. » (nos soulignés)

Demande

- 4.1** Faut-il inférer du préambule (i) que même le suivi dont il est question au préambule (iii) a pris fin en 2012, contrairement à ce qui était demandé dans la décision?
- 4.2** Faut-il inférer des préambules (i) et (ii) que le Transporteur n'a aucune grande initiative d'efficience avec des objectifs préétablis et des mesures *a posteriori* ?

5. Référence

C-0022, HQT-3, document 2, page 22 ;

Préambule :

« Contrôle des charges d'exploitation : seuil 661,8 . »

Demande

- 5.1** Veuillez, en tenant compte de la note 1 de bas de page, reconstituer le montant de 661,8 M\$.
- 5.2** Veuillez expliquer comment, en 2013, l'idéal sera fixé (Cible + niveau des charges d'exploitation HQ égal au PA 2013 (incluant une réserve négative de 25 M\$)).

6. Référence

C-0025, HQT-4, document 2, page 9 ;

Préambule :

« [...] le Transporteur propose que la comptabilisation au compte de frais reportés soit effectuée sur la base des coûts réels associés aux mises en service par opposition aux coûts projetés retranchés des revenus requis. »

Demande

- 6.1** Veuillez, sur la base de l'historique, spécifier si les coûts réels ont été supérieurs ou inférieurs aux coûts projetés.

7. Référence

C-0025, HQT-4, document 2, page 9 ;

Préambule :

« [...] À l'instar de ce que le Distributeur a mentionné dans son dossier R-3814-2012, le Transporteur rappelle que la charge de désactualisation ne représente pas des intérêts versés sur des capitaux emprunté. La prise en compte de la charge de désactualisation dans les frais financiers au numérateur du calcul du Coût moyen de la dette ne permettrait pas de récupérer cette charge. »

Demande

7.1 Veuillez, pour les fins de ce dossier, référer au dossier et à la pièce présentée par le Distributeur à cet effet.

8. Références

- i) C-0025, HQT-4, document 2, page 8 ;
- ii) C-0028, HQT-6, document 2, page 16;
- iii) C-0028, HQT-6, document 2, page 16;

Préambule :

i) « La norme IAS 19R élimine le concept de « rendement attendu des actifs du régime » et le remplace par celui de « produit d'intérêts généré par les actifs du régime ». Celui-ci est calculé au moyen du même taux d'actualisation que celui utilisé pour calculer le coût financier relatif à l'obligation au titre des prestations définies. Ainsi, les intérêts nets calculés selon la norme IAS 19R entraîneront un coût de financement plus élevé pour le régime de retraite puisque le taux de rendement attendu sur les actifs du régime est supérieur au taux d'actualisation du passif.

Ainsi, le coût de retraite estimé pour 2013 s'élève à 75,6 M\$, en hausse de 52,1 M\$ par rapport au coût réel de 2012 en raison, entre autres, des modifications apportées à la norme IAS 19. »

ii) « Le coût de retraite estimé pour l'année 2013 est en hausse de 52,1 M\$ par rapport au coût réel de 2012. Cette hausse s'explique en partie par la baisse des taux d'intérêt à long terme sur les marchés financiers, plus particulièrement le taux d'actualisation. La hausse s'explique également par la baisse de la composante du rendement prévu de l'actif du régime de retraite. Cette dernière composante était, en 2012, calculée avec un taux de rendement prévue de l'actif de 6,75 % alors qu'elle est calculée, en 2013, avec le taux d'actualisation de 4,36 %. » (nos soulignés)

iii) « Le coût de retraite estimé pour l'année 2014 est en baisse de 14,0 M\$ par rapport à celui estimé pour l'année de base 2013. Ceci s'explique essentiellement par la hausse du taux d'intérêt, plus particulièrement du taux d'actualisation. »

Demande

- 8.1** Veuillez fournir les hypothèses (taux d'intérêt, taux d'actualisation relatif à l'obligation au titre des prestations définies, taux de rendement prévu des actifs etc.) en faisant ressortir leur impact sur la hausse de 52,1 M\$ par rapport au coût réel 2012.
- 8.2** Veuillez chiffrer les hypothèses (taux d'intérêt, taux d'actualisation relatif à l'obligation au titre des prestations définies, taux de rendement prévu des actifs etc.) retenues aux fins de la détermination du coût de retraite estimé pour l'année 2014.

9. Références

- i) C-0022, HQT-6, document 2, pages 14 à 16;
- ii) Décision D-2012-059, Tableau 7, par. 173.

Préambule :

N/A

Demande

- 9.1** Veuillez, compléter le tableau 7 (référence ii) en y ajoutant les informations manquantes pour les années 2011, 2012, 2013 et 2014.

10. Références

- i) C-0028, HQT-6, document 2, page16;
- ii) C-0028, HQT-6, document 2, page 10.

Préambule :

i) « En plus du coût de retraite et des charges complémentaires à la retraite, le coût des avantages sociaux couvre une gamme de régimes d'avantages offerts aux employés. Ces différents régimes sont imputés au Transporteur au moyen d'un taux d'avantages sociaux appliqué à sa masse salariale de base prévue. Dans le cas d'un écart important, la dépense annuelle d'avantages sociaux est redressée par un ajustement de taux à la fin de chaque année. »

ii) « Le coût de retraite net aux CNE (masse salariale moins portion imputée aux investissements plus quote-part des fournisseurs de services partagés) autorisé pour 2012 est de 24,4 M\$. L'année de base 2013 comprend une projection du coût de retraite net de 83,0 M\$, soit une augmentation de 58,6 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année 2012.

Demande

- 10.1** Veuillez spécifier, pour chacune des années 2012, 2013 et 2014, le taux d'avantages sociaux appliqué à la masse salariale du Transporteur.
- 10.2** Veuillez spécifier la méthode d'établissement du taux.
- 10.3** Veuillez présenter les composantes (masse salariale moins portion imputée aux investissements plus quote-part des fournisseurs de services partagés) qui expliquent la projection de 83,0 M\$ pour l'année de base 2013.
- 10.4** Veuillez faire le même exercice qu'en 10.3 pour la projection de 68,1 pour l'année témoin 2014.

11. Référence

C-0025, HQT-4, document 2, page 11;

Préambule :

« Le Transporteur rappelle que le service complémentaire de réglage de tension constitue actuellement le seul service complémentaire pour lequel des montants sont facturés à la clientèle des services de transport de point à point. »

Demande

- 11.1** Veuillez faire la liste de tous les autres services complémentaires qui seraient facturés par le Transporteur après décembre 2012.
- 11.2** Veuillez spécifier si le Transporteur a projeté les revenus additionnels qui pourraient découler de la facturation des autres services complémentaires.

12. Références

- i) C-0025, HQT-4, document 2, page 11 ;
- ii) Ordonnance 890 de la FERC au paragraphe 727

Préambule :

i) « Ces pénalités (pénalités visées à l'item 1) sont actuellement comptabilisées dans le compte d'écart des services de transport de point à point. Les modalités de ce compte font en sorte que l'objectif d'un remboursement éventuel à la clientèle est atteint. Dans ce contexte, le Transporteur ne considère pas utile de proposer un mécanisme comptable supplémentaire à cet effet. »

ii) « [...] Therefore, as part of their compliance filings in this proceeding, transmission providers are required to develop a mechanism for crediting such revenues to all non-offending transmission customers (including affiliated transmission customers) and the transmission provider on behalf of its own customers. » (nos soulignés)

Demande

- 12.1** Veuillez spécifier si les modalités du compte d'écart dont il est question en (i) font aussi en sorte que des clients du service de transport qui ont encouru ces pénalités pourraient bénéficier du remboursement.

13. Références

- i) C-0028, HQT-6, document 1, page 13, Tableau 4 ;
- ii) C-0028, HQT-6, document 1, page 8

Préambule :

Tableau 4
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique (M\$)

	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Point de départ	633,2	633,2	702,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	619,1
Inflation à l'IPC		9,1	12,4

ii) « Le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation sera de 13,8 M\$ pour l'année de base 2013.

Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation sera de 11,5 M\$. [...]

Demande

13.1 Veuillez fournir le détail des calculs qui expliquent l'augmentation attribuable à l'inflation de 9,1 M\$ et de 12,\$ M\$ pour respectivement l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014.

13.2 Veuillez refaire l'exercice pour les montants dont il est question au préambule (ii).

14. Référence

C-0028, HQT-6, document 2, page 13 ;

Préambule :

« Si le Transporteur avait déterminé ses CNE selon l'application de la formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2007, tel qu'exigé dans la décision D-2012-059, les montants demandés auraient été respectivement de 762,4 M\$ pour 2013 et de 775,0 M\$ pour 2014. »

Demande

- 14.1** Veuillez fournir le détail des calculs qui permettent d'arriver aux montants de 762,4 M\$ et 775,0 M\$ pour 2013 et 2014 respectivement.
- 14.2** Veuillez spécifier si le Transporteur a utilisé dans ses calculs le coût de retraite net (coût inclus à la masse salariale moins la portion imputée aux investissements, plus la portion incluse aux charges de services partagés).
- 14.3** Veuillez spécifier si, comme souligné dans sa preuve, le Transporteur a isolé, pour fins d'indexation particulière, les dépenses sur lesquelles il n'exerce aucun contrôle (coût de retraite, avantages complémentaires à la retraite, rendement sur les actifs des fournisseurs internes).

15. Référence

C-0028, HQT-6, document 2, page 14 ;

Préambule :

« Durant la période 2011-2014, le Transporteur prévoit que ses charges brutes directes progresseront de 36,2 M\$. En excluant le coût de retraite, on constate une décroissance annuelle moyenne de 0,4 % pour ces charges. »

« Au cours de la période 2011-2014, le Transporteur prévoit que les coûts de masse salariale diminueront à un rythme annuel moyen de 0,2 %, en excluant l'évolution du coût de retraite. »

Demande

- 15.1** Veuillez confirmer qu'il s'agit bien d'une décroissance et non d'une croissance.

16. Référence

C-0028, HQT-6, document 2, page 15 ;

Préambule :

« Au cours de la période 2011-2014, le Transporteur prévoit une baisse de 1,6 M\$ des primes et revenus divers. Cette baisse s'explique principalement par l'hypothèse retenue pour les projections des deux régimes de rémunération incitative en 2013 et 2014. »

Demande

16.1 Veuillez spécifier quelle est l'hypothèse retenue et, le cas échéant, contraster cette hypothèse avec celle retenue pour les années antérieures à 2013 et 2014.

17. Référence

C-0028, HQT-6, document 6, page 17;

Préambule :

« La diminution de l'effectif en ÉTC entre les années 2011 et 2013 de 143 ÉTC s'explique principalement par : [...]. »

Demande

17.1 Veuillez préciser si des départs à la retraite ont contribué à la diminution de l'effectif en ÉTC.

17.2 Si la réponse à 17.1 est positive, veuillez préciser à combien d'ÉTC correspondent les départs à la retraite.

18. Référence

C-0028, HQT-6, document 2, Tableau 7, page 17;

Préambule :

« N/A »

Demande

- 18.1** Au tableau 17, les ÉTC pour les Spécialistes croissent de 10 ÉTC entre 2013 et 2014. Veuillez justifier cette croissance en fonction des besoins d'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes. En d'autres termes, veuillez présenter l'argumentaire (volume des nouveaux actifs, volume de nouvelles normes et encadrement requis etc.) présenté au responsable afin de justifier le besoin de 10 ÉTC additionnels.
- 18.2** Veuillez spécifier combien de personnes physiques sous-tendent cette addition de 10 ÉTC.

19. Référence

C-0028, HQT-6, document 2, page 23 ;

Préambule :

« En réponse à cette demande, le Transporteur présente au tableau 12 suivant les données relatives aux investissements et au coûts capitalisés réels pour la période 2011-2014. » (Nos soulignés)

Demande

- 19.1** Veuillez confirmer ou infirmer la compréhension de l'ACEFO à l'effet que l'année de base 2013 est un «mixte» de réel et de projeté et que l'année témoin 2014 est une projection.

19.2 Veuillez présenter les données qui apparaissent au tableau 2, telles qu'elles ont été établies dans les dossiers tarifaires.

19.3 Veuillez expliquer comment les projections de coûts capitalisés sont faites, étant donné que le Transporteur soumet qu'il n'y a pas de lien direct systématique à établir entre les investissements et les coûts capitalisés.

20. Référence

- i) C-0043, HQT-11, document 2, Tableau 5, page 13;
- ii) Décision D-2012-059, paragraphe 403.

Préambule :

i) « Les montants relatifs aux retraits d'actifs sont attribués aux (sic) directement aux fonctions selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation des postes et lignes. »

ii) « Par sa décision D-2011-039, la Régie autorisait la répartition de l'amortissement des retraits d'actifs selon les immobilisations nettes des postes et lignes, pour les retraits d'actifs non spécifiques. Lorsqu'il était possible d'identifier les actifs visés et que le coût net de ces actifs est important, la Régie demandait par contre, conformément à la décision D-2010-032, que la répartition se fasse selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé.

« [...] La Régie demande au Transporteur de modifier la description de ce facteur de répartition, conformément à la décision D-2011-039.»

Demande

20.1 Le Transporteur a-t-il donné suite à la décision de la Régie?

20.2 Si non, veuillez expliquer les motifs à l'appui de la position du Transporteur.