

**REPONSES DE L'ACEFO À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA REGIE DE
L'ENERGIE (LA REGIE)**

EFFICIENCE

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

Préambule :

« De plus, comme depuis 2009, le facteur d'efficience paramétrique fixé à 1 % a toujours été en deçà de l'efficience « 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.

Réponse 1.1

L'étude de productivité à laquelle fait référence l'ACEFO est du type envisagé par la Régie au paragraphe 97 de la décision D-2010-116, dans le dossier R-3693-2009. Le passage pertinent du paragraphe est reproduit ci-après :

« [...] la Régie estime qu'il serait utile de connaître comment a évolué la productivité du distributeur dans le passé et particulièrement au cours des dix dernières années, selon une approche empirique généralement acceptée, soit celle de la productivité totale des facteurs. (Total Factor Productivity).

Bien que d'autres méthodes soient consignées dans la littérature,¹ l'ACEFO ne fait référence dans sa recommandation qu'à une méthode, laquelle est spécifiée ci-haut.

¹ Analyse d'Enveloppement des Données (*Data Envelopment Analysis (DEA)*); Analyse de Frontières Stochastiques (*Stochastic Frontier Analysis*); Productivité Totale des Facteurs (*Total Factor Productivity (TFP)*); Modèles des moindres carrés corrigés (*Corrected Least Square Models*).

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'efficacité de 2,0 % pour tenir compte du différentiel entre la cible et l'idéal.

Réponse 2.1

La recommandation d'inclure un ajustement de 0,5 % à la cible d'efficacité de 2 % découle d'une démarche en vue de découvrir l'efficacité maximale (l'idéal) attendue, en 2013, par la Direction du Transporteur telle que révélée dans les objectifs corporatifs dans les dossiers antérieurs.

Dans les dossiers antérieurs, l'idéal était la cible moins 1%.² Dans le présent dossier, pour l'année 2013, nous avons dû recourir à l'hypothèse antérieure. La relation entre l'idéal, défini comme : Cible + niveau des charges d'exploitation HQ égal au PA 2013 (incluant une réserve négative de 25 M\$), et la cible est différente de celle des dossiers antérieurs. Toutefois, l'idéal étant imprécis, nous avons adopté un compromis. Nous n'avons pas appliqué le « plein » facteur antérieur de 1 %, préférant choisir la moitié de l'écart traditionnel entre la cible et l'idéal.

² HQT-3, document 2, page 22, dossier R-3738-2010.

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'efficacité globale effective de 2014, en reconduisant le facteur d'efficacité 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'efficacité 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'efficacité effective « tourne autour de 3,5 % »

Réponse 3.1

Le tableau 3 du mémoire est reproduit ci-après avec les modifications suivantes : considérant une hausse de salaire de 2 %, l'ajustement attribuable à l'inflation passe pour l'année témoin 2014, selon les informations au dossier, de 12,3 M\$ à 18,3 M\$, soit les 6 M\$ qui se seraient ajoutés à l'enveloppe nette des charges d'exploitation demandée.

Afin de garder les charges nettes d'exploitation réglementaires au niveau antérieur recommandé, soit 694,4 M\$, le Transporteur doit absorber cette augmentation de 6 M\$, en dégagant une efficacité égale aux augmentations salariales. L'efficacité devient 21,2 M\$.

Le % d'efficacité effective = 21,2 M\$ divisé par 610,1 M\$

Le % d'efficacité effective = 3,47 % arrondi à 3,5 %

Tableau 3
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique
avec une efficacité effective de 3,5 % pour 2014

	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Point de départ	633,2	633,2	693,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	610,1
Inflation à l'IPC		9,1	18,3
Croissance		8,3	19,1
Efficacité 2,5 % pour 2013 et 3,5 % pour 2014		(15,0)	(21,2)
Budget spécifique		0,0	0,0
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	693,1	694,4

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

Réponse 3.2

Hypothèses prises en compte dans la réponse :

- Le point de départ est le montant de 693,3 M\$ calculé avec le facteur de 2,5 % recommandé en 2013.
- Il est tenu compte des informations au dossier à l'effet que si le Transporteur avait appliqué un facteur de progression des coûts découlant des augmentations salariales de 2 % plutôt que 0 %, l'enveloppe demandée des charges nettes d'exploitation aurait été 6 M\$ de plus que le montant demandé.
- Sont intégrés les 6 M\$ à l'inflation, tout en conservant les charges nettes d'exploitation au niveau calculé de 694,4 M\$.

Le dernier point fait en sorte qu' à l'efficacité de 1 % envisagée dans la question, soit 6,1 M\$, il faut ajouter le montant de 6M\$ intégré à l'inflation pour une efficacité totale de 12,1 M\$. L'efficacité effective devient :

Le % d'efficacité effective = 12,1 M\$ divisé par 610,1 M\$

Le % d'efficacité effective = 1,98 % arrondi à 2,0 %

Le tableau 4 présente une illustration chiffrée.

Tableau 4
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique
avec une efficacité effective de 2 % pour 2014

	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Point de départ	633,2	633,2	693,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	610,1
Inflation à l'IPC		9,1	18,3
Croissance		8,3	19,1
Efficacité 2,5 % pour 2013 et 1,0 % pour 2014		(15,0)	(12,1)
Budget spécifique		0,0	0,0
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	693,1	694,4

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 :

• Écart de rendement sur la base de tarification :	écart de taux :	29,7 M\$
	écart de volume :	26,9 M\$
• Dépenses nécessaires à la prestation du service :	amortissement :	43,9 M\$
	taxes :	1,3 M\$

Demande :

4.2 Veuillez illustrer la recommandation de l'ACEFO citée à la référence (i) du préambule, en prenant les données de l'année 2012 de la référence (ii) comme exemple, et en précisant les écarts qui seraient captés le cas échéant.

Réponse 4.2

L'ACEFO envisageait tous les impacts sur le revenu requis découlant des mises en exploitation moindres que celles présentées au dossier. Ces impacts sont, dans un premier temps, ceux reliés à la base de tarification, soit l'écart de taux ainsi que celui de volume. Ces deux types d'impact devraient, selon l'ACEFO, être comptabilisés dans un (des) compte (s) d'écart.

Dans un deuxième temps, les mises en exploitation moindres que celles présentées au dossier ont des impacts sur les dépenses d'exploitation suivantes : l'amortissement et les taxes. L'ACEFO est d'avis que ces impacts devraient être comptabilisés dans des comptes d'écarts.