

## COMPTABILITE APPROPRIEE

**Adaptations comptables en phase avec les règles de comptabilité appropriée propres aux concessionnaires en matière d'énergie en Polynésie française (Arrêtés n° 2099 et 2100 du 26 décembre 2015).**

### Base comptable

TEP procède à un traitement comptable en application du Plan Comptable Général promulgué par la délibération n°2011-13 APF du 5 mai 2011, avec comme dérogation principale le retraitement à l'actif des biens défiscalisés sans amortissement de caducité sur la part issue de l'aide fiscale. Les comptes sont certifiés par des commissaires aux comptes.

Une comptabilité analytique est opérée afin d'identifier pour les charges de maintenance la répartition entre les interventions préventives et curatives sur l'ensemble des postes électriques. Les autres coûts sont intégrés globalement en coûts d'exploitation ou en frais généraux.

### Répartition des coûts

La réglementation prévoit que soit privilégiée une approche par coûts directs et la justification d'une répartition des coûts indirects. Un travail d'identification des coûts directs est réalisé et repose sur le rattachement immédiat des dépenses aux processus désignés comme productifs, à savoir :

- La maintenance
- La conduite
- L'ingénierie

Ces activités, auparavant sous-traitées à EDT, ont été reprises par les équipes de la TEP :

- au 1er juin 2019 pour l'activité de Maintenance
- au 1er juin 2020 pour l'activité d'Ingénierie
- au 1er décembre 2020 pour l'activité de Conduite.

Par voie de conséquence, les charges externes sont en diminution alors que la masse salariale directement affectée aux missions est en augmentation.

Les processus improductifs sont constitutifs des coûts indirects.

Il convient, par ailleurs, pour les coûts indirects, d'établir la quote-part émanant des fonctions support. Par simplification, les coûts indirects sont répartis au prorata de l'affectation de la masse salariale chargée directement rattachée à l'exploitation pour les processus productifs listés ci avant. La répartition s'établit comme suit :

Taux de répartition des autres charges indirectes	2021	2020	2019	2018	2017
Maintenance	47,5%	47,0%	47,4%	50,4%	41,4%
Conduite	24,3%	20,8%	20,9%	17,0%	19,4%
Ingénierie	28,2%	32,1%	31,7%	32,6%	39,2%

Afin de faciliter la lecture des opérations, l'identification des coûts fixes et des coûts variables est réalisée. Cette analyse est présentée en annexe du présent document.

### Retraitements

Sont considérées comme non incorporables, les opérations réalisées pour le compte de tiers (travaux engagés et refacturés), les opérations n'entrant pas dans l'objet social (dons, libéralités), l'impôt forfaitaire et les opérations exceptionnelles ou de restructuration (boni de fusion).

Nous n'avons pas identifié de charges supplétives.

Les charges substituées se limitent à notre avis aux estimations de risques sur litiges.

## Régulation

Le transporteur n'ayant pas de levier d'action sur les composantes de ses revenus (tarifs fixes, et volumes découlant de la consommation énergétique), les prévisions de chiffre d'affaires sont adossées aux prévisions formulées par les distributeurs. Dès lors l'analyse de l'écart entre les revenus réalisés et prévisionnels n'a pas de portée décisionnelle.

Les évolutions des volumes transportés, et donc consommés dépendent principalement des réalisations d'infrastructures consommatrices nouvelles, et du climat.

NB : A l'horizon 2024, la nouvelle formule tarifaire viendra insensibiliser les revenus TEP par rapport aux volumes consommés.

## Maintenance

La fonction Maintenance vise à maintenir les ouvrages du réseau de transport dans un état leur permettant d'assurer leur fonction pendant toute la durée de vie prévue, et de garantir la disponibilité optimale des ouvrages.

M1 : Aucun achat n'est directement affecté à la fonction maintenance.

M2 : Les charges externes comprennent 145.487.853 XPF de charges directes dont 42.020.785 XPF d'assurance bris de machine. Après une baisse sur ce poste dû à la reprise par la TEP au 1<sup>er</sup> juin 2019 de la mission de Maintenance, auparavant confiée à EDT, les frais d'entretien et réparation sur les postes et les lignes expliquent l'accroissement de la part des dépenses.

M3 : La main d'œuvre affectée à la maintenance provient de l'analyse des processus identifiés et des fonctions assurées par les personnes en charges de ces processus. Sont valorisés les rémunérations brutes, les charges patronales les congés et les formations de 11 personnes à temps plein dont 3 collaborateurs en charge des accès aux ouvrages. Le responsable patrimoine est compté dans l'effectif Maintenance.

M4 : ces charges de 209.347.786 XPF proviennent de la répartition des charges indirectes issues des fonctions support de 2021 dont 84.225.995 XPF de charges de main d'œuvre indirecte affectés à cette fonction.

## Conduite

La fonction Conduite pilote l'accessibilité du réseau à l'ensemble des partenaires devant y intervenir, notamment les équipes des entités de production et de distribution.

C1 : Aucun achat n'est directement affecté à la fonction conduite.

C2 : Les charges externes comportaient les coûts relatifs aux contrats conduite et exploitation avec EDT-ENGIE pour près de 2,5 MF par mois. La reprise de la fonction conduite a été effective fin 2020.

C3 : La main d'œuvre affectée à la conduite provient de l'analyse des processus identifiés et des fonctions assurées par les personnes en charges de ces processus. Sont valorisés les rémunérations brutes, les charges patronales, les congés et les formations de 6 personnes à temps plein.

C4 : ces charges proviennent de la répartition des charges indirectes issues des fonctions support et des charges de main d'œuvre indirecte affectées à cette fonction.

## Ingénierie

La fonction Ingénierie pilote la conception, la réalisation et le contrôle des investissements, dans le cadre du développement ou du renouvellement des équipements constitutifs du réseau.

I1 : Aucun achat n'est directement affecté à l'ingénierie

I2 : Les autres charges externes directes à ce jour identifiées sur la fonction Ingénierie correspondent à des études sur projets.

I3 : le service Ingénierie est composé de 4 personnes à temps plein sur 2021.

I4 : Le coût de production des investissements, venant en constitution de l'actif, a été neutralisé. Il est principalement constitué du coût de main d'œuvre chargée, directe et indirecte complétée d'un coût horaire des moyens techniques mis à disposition (véhicules, carburant, entretien, assurance, téléphone, matériel spécialisé). Ce volume d'heures est valorisé et affecté à chaque programme.

I5 : les frais financiers engagés dans le cadre du financement des investissements sont affectés à la fonction ingénierie. En effet seules les opérations de maintenance peuvent être assurées par les fonds propres à la société.

I6 : ces charges proviennent de la répartition des charges indirectes issues des fonctions support et des charges de main d'œuvre indirecte affectées à cette fonction.

### **Fonction Support (S1)**

Globalement la fonction support constitutive des charges indirectes affectées à la maintenance, à la conduite et à l'ingénierie comprend les charges d'exploitation, les rémunérations chargées, des dotations aux amortissements des immobilisations hors concession et d'autres éléments d'économie de charge (transfert de charges, produits divers de gestion courante...), qui se répartissent comme suit :

	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Charges d'exploitation	160 721 634	122 848 250	179 388 019	153 012 044	88 825 962
Frais financier	0	0	0	0	0
Dotations aux amortissements	44 015 307	53 921 253	31 631 986	24 954 124	26 083 880
Autres produits	-7 771 108	-3 742 519	-8 706 346	-4 625 626	-3 911 756
Charges de personnel	168 451 990	149 039 965	131 420 005	148 188 222	104 149 437
<b>Total charges indirectes</b>	<b>365 417 823</b>	<b>322 066 949</b>	<b>333 733 664</b>	<b>321 528 764</b>	<b>215 147 523</b>
	<i>13%</i>	<i>-3%</i>	<i>4%</i>	<i>49%</i>	<i>4%</i>

La fonction Support comprend le personnel de la direction administrative et financière, mais aussi le personnel affecté à la technique. Il s'agit principalement des responsables de la direction technique et les collaborateurs du service informatique/télécom qui sont amenés à intervenir dans les 3 activités (maintenance, conduite et ingénierie).

Le poste de charges indirectes a augmenté de 13% entre 2020 et 2021.

La hausse des charges d'exploitation sur 2021 s'explique par la contraction des dépenses en 2020 imposée par la crise sanitaire, notamment les formations qui ont pu se dérouler sur l'exercice.

Le poste de charges d'exploitation comprend entre autres les charges de location des locaux, la maintenance des équipements informatiques renforcés et des logiciels techniques.

### **Amortissements**

#### **Amortissements techniques (A1)**

Les amortissements techniques concernent les immobilisations concédées et sont dotés sur la base des durées normales d'utilisation des investissements mis en service.

Comme en 2020, nous avons eu une légère diminution des amortissements sur 2021. Des biens sont totalement amortis, et il n'y a pas eu de mises en services conséquentes sur l'exercice. Les encours se montent à 4 588 Millions XPF. Les prochaines mises en service importantes seront courant 2022 avec la mise en exploitation des Postes 30/90 kV et des liaisons 90kV. L'ensemble de ce programme finalisant le bouclage par le Nord du réseau de Transport TEP.

#### **Amortissements de caducité (A2)**

La caducité est abandonnée depuis l'exercice 2016. En effet, l'avenant n°1, n°10117 du 23 décembre 2016 est venu modifier le cahier des charges de la concession et notamment dans ses modalités de sortie de

concession. La sortie ne se fait plus à titre gratuit, mais contre une indemnité a minima égale à la valeur nette comptable des biens.  
Ce poste a été reclassé en V2 depuis 2016.

#### *Amortissements et provisions exceptionnels (A3)*

Les amortissements et provisions exceptionnels viennent couvrir des risques probables de coût à réaliser sur les infrastructures (travaux, sous-traitance).

#### **Renouvellement (R1)**

La loi de Pays n°2018-34 du 30 octobre 2018 relative aux provisions pour renouvellement des immobilisations dans les délégations de service public est venue préciser la définition de la provision et les modalités d'application. La provision pour renouvellement est destinée à couvrir la différence entre le coût estimé de remplacement, à l'identique, d'une immobilisation et son coût d'origine.

Après les ajustements effectués à fin 2018, et suite aux évolutions sur la législation, il a été convenu de transférer le fond de renouvellement de 520 MF en droit du concédant au Passif du Bilan.

Ce poste restera à son niveau jusqu'à la fin de la concession, soit à 633 Millions XPF.

#### **Rémunération du gestionnaire (V1)**

La rémunération du gestionnaire repose sur le volume de kWh encaissé par EDT-ENGIE auprès de ses clients. Le tarif est fixé par arrêté n°2048CM du 15 décembre /2016, le dernier tarif en vigueur est 2,75 F par kWh à compter du 1er septembre 2017.

Le contrat d'indemnisation des pertes Marama Nui n'est plus en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2018. Néanmoins, Marama nui adresse à la TEP depuis et simultanément une facture et un avoir du même montant.

La facturation émise pour le transport est répartie sur 2 concessions :

	2021	2020	2019	2018	2017
EDT Nord	1 124 668 838	1 141 969 367	1 166 753 949	1 117 754 688	993 730 434
EDT Sud					22 278 049
TSE Sud	155 001 383	153 073 595	152 228 591	146 110 902	99 135 018
Pertes sur transport d'Énergie				-25 871 178	-25 410 784
Provision pour Pertes sur transport d'Énergie			28 070 309	-28 070 309	
<b>Rémunération nette du Transporteur</b>	<b>1 279 670 221</b>	<b>1 295 042 962</b>	<b>1 347 052 849</b>	<b>1 209 924 103</b>	<b>1 089 732 717</b>

#### **Autres produits (V2)**

Suite à la signature de l'avenant du 23 décembre 2016 du cahier des charges de la concession, l'abandon de la caducité a conduit à constater, depuis l'exercice 2016, une reprise comptable du reliquat de caducité lissée sur la durée restante de la concession d'abord de 270 MF par an pour les années 2016 et 2017.

Il s'est avéré que le montant d'amortissement de caducité à transférer en amortissement technique avait été sous-évalué de 160 MF. Le montant de la reprise de caducité est donc de 254 MF par an depuis l'exercice 2018, et ne changera plus jusqu'à la fin de la concession.

L'abandon de la caducité a aussi une conséquence sur le traitement des subventions qui ont servi au financement de certains biens immobilisés. Aussi, la TEP a procédé à la reprise d'une part de ces subventions en fonction de la durée restante du bien auquel est affecté la subvention. De 64 MF au titre des exercices 2016, 2017 et 2018, cette reprise a été de 81 MF sur 2019, due aux mises en services de

l'exercice financées en partie par le FEI (Fonds Exceptionnel d'Investissements), et le CDP1 (Contrat De Projet phase1). En 2021 comme en 2020, la reprise a été de 99 Millions XPF.

En 2021, la TEP a réalisé un produit de 27 Millions XPF pour :

- Refacturations des travaux de dévoiement à la DEQ pour 16 Millions XPF ;
- Raccordement d'un Générateur 15MW avec EDT-Engie (phase Etudes) pour 5 Millions XPF ;
- Propositions Techniques et Financières pour les potentiels nouveaux producteurs pour 6 Millions XPF.

### **Autres charges (V3)**

Les autres charges peuvent concerner les provisions pour risques et les litiges. Il n'a pas été constaté de telles opérations sur l'exercice 2021.

ETAT DE SYNTHESE DES COUTS DE TRANSPORT		
Période d'exploitation	Note	2021
Raison sociale de l'exploitant		SEML TEP
Type d'exploitation		Transport
Ile :		Tahiti
Pertes en GWh		485,5
Taux de valorisation des pertes (PMP de l'hydro et du thermique)		
Taux de valorisation des pertes (Moyenne des Vallées intérieures)		12,43
Rubriques	Note	N
		2021
<b>COUT D'EXPLOITATION DU RESEAU</b>		
<b>Maintenance</b>		
Achats	M1	0
Autres charges externes	M2	145 487 853
Main d'œuvre	M3	83 473 848
Charges indirectes	M4	209 347 786
TOTAL		438 309 487
<b>Conduite</b>		
Achats	C1	0
Autres charges externes	C2	13 202 846
Main d'œuvre	C3	69 082 982
Charges indirectes	C4	80 956 695
TOTAL		163 242 523
<b>Ingénierie</b>		
Achats	I1	0
Autres charges externes	I2	51 493 336
Main d'œuvre	I3	32 385 641
Production immobilisée	I4	-28 796 332
Frais financiers	I5	51 493 336
Charges indirectes	I6	141 817 093
TOTAL		248 393 074
<b>COUT D'EXPLOITATION DU RESEAU</b>	<b>T1</b>	<b>849 945 084</b>
<b>DONT QUOTE PART DES ACTIVITES SUPPORT AFFECTEES</b>	<b>S1</b>	<b>432 121 574</b>
<b>COUT DE L'AMORTISSEMENT ET DU RENOUELEMENT DES IMMOBILISATIONS</b>		
<b>Amortissements</b>		
Dot. Amortissements techniques	A1	416 851 338
Dot. Amortissements caducité	A2	0
Dot. Amort et Prov. Exceptionnels	A3	2 034 915
TOTAL		418 886 253
<b>Renouvellement</b>		
Coût du renouvellement des actifs de production	R1	0
TOTAL		0
<b>COUT DE L'AMORTISSEMENT ET DU RENOUELEMENT DES IMMOBILISATIONS</b>	<b>T2</b>	<b>418 886 253</b>
<b>COUT TOTAL DE LA PRESTATION DU TRANSPORTEUR</b>	<b>T3=T1+T2</b>	<b>1 268 831 337</b>
REMUNERATION NETTE DU GESTIONNAIRE DU RESEAU	V1	1 279 670 221
AUTRES PRODUITS	V2	378 011 600
AUTRES CHARGES	V3	0
<b>PROFIT/PERTE SUR TRANSPORT DE L'ENERGIE MARGEE</b>	<b>T3-V1-V2-V3</b>	<b>388 850 484</b>
Redevances concessions		1 279 670 221
Pertes d'Énergie prises en charges		
Rémunération nette du Transporteur	V1	1 279 670 221
		2021
<b>COUT TOTAL DE LA PRESTATION DU TRANSPORTEUR</b>	<b>T3=T1+T2</b>	<b>1 268 831 337</b>
REMUNERATION NETTE DU GESTIONNAIRE DU RESEAU	V1	1 279 670 221
PROFIT/PERTE SUR TRANSPORT DE L'ENERGIE MARGEE	T3-V1	388 850 484
		30%