

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE L'ASSOCIATION DE L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE DU
QUÉBEC
(« AIEQ »)**

1 **Question 1**

2
3 Nous constatons que les charges nettes d'exploitation se sont chiffrés à :

4 603,6 M\$ en 2003

5 646,5 M\$ en 2004

6 666,0 M\$ en 2005

7 710,3 M\$ en 2006

8
9 Le Transporteur pourrait-il préciser ce qu'il entend par un « **contexte de gel des**
10 **charges nettes d'exploitation entre 2003 et 2006** » tel que mentionné entre autres en
11 HQT 1 Document 1 page 12 et en HQT 6 Document 2 page 5?

12
13 **R1. Le Transporteur rappelle que le gel des charges nettes**
14 **d'exploitation était basé sur la planification 2003 de ces**
15 **charges.**

16 **La variation des charges nettes d'exploitation réelles entre**
17 **2003 et 2006 s'explique principalement par l'augmentation du**
18 **coût de retraite (66,7 M\$) et par la sécurisation des**
19 **installations (18,6 M\$). D'autres écarts proviennent entre**
20 **autres d'ajustements dans les grilles de facturation des**
21 **fournisseurs (par exemple lors de l'introduction de la taxe sur**
22 **les services publics) ou de transferts d'activités auparavant**
23 **assumés par les frais corporatifs. C'est pour ces raisons que**
24 **le Transporteur mentionne que les charges nettes**
25 **d'exploitation relatives aux activités de transport sont stables**
26 **entre 2003 et 2006.**

27 **Voir également réponse à la question 9.3 de la Régie, pièce**
28 **HQT-14, Document 1.**

Question 2

Le Transporteur mentionne en HQT 5 (sic HQT-6) Document 2 page 10 le besoin de formation de relève dans l'exécution des activités d'exploitation.

Pour étayer cet aspect important de la gestion des ressources humaines, serait-il possible, pour les postes de Métiers, Techniciens et Ingénieurs de nous fournir les effectifs en place ainsi que la prévision des départs à la retraite et attrition naturelle prévue pour les 5 prochaines années?

R2. Le tableau suivant montre l'éligibilité à la retraite pour les groupes d'emplois Métiers, Techniciens et Ingénieurs pour l'année de base 2007 et l'année témoin projetée 2008.

Groupe d'emplois	ETC permanent 2007	Personnes éligibles à la retraite		
		2007	2008	Total 2007-2008
Métiers (incluant répartiteurs)	1394	156	54	210
Techniciens	603	121	18	139
Ingénieurs	330	71	11	82

Question 3

En page 15 de HQT 6 Document 1, le Transporteur mentionne que « pour répondre à cette demande (de la Régie), le Transporteur a pris en compte dans ses objectifs corporatifs de l'année 2007 d'un objectif portant sur les Charges Nettes d'Exploitation par rapport à la capacité du réseau.

- a) Pourriez-vous S.V.P. nous fournir les objectifs retenus pour 2007 et leur pondération?

R3a. La pièce HQT-3, Document 1, tableau 5, page 21, fournit les objectifs retenus pour 2007 ainsi que leur pondération.

- b) Serait-il également possible de nous fournir la proposition d'objectifs corporatifs sans préciser si ce n'est pas encore finalisé les cibles que la division

1 Transport compte faire approuver par le Conseil d'administration d'Hydro-
2 Québec en décembre prochain?
3

4 **R3b. La proposition d'objectifs corporatifs de l'année 2008 n'est pas**
5 **encore disponible. Elle sera préparée au cours du mois de**
6 **novembre 2007.**

7 **Question 4**

8

9 Le transporteur propose de retenir les indicateurs de performance suivants :

10 — IC Transport

11 — CNE/cap. planifiée du réseau de transport

12 — Coût de service total excluant taxes/cap.planifiée du réseau de transport

13

14 L'évolution séparée des CNE, du coût de service, de la capacité planifiée du
15 réseau de transport et de l'inflation.

16

17 -Un rapport d'exception s'il y a lieu relatif au taux de conformité au NERC-
18 NPCC

19

20 - le taux d'utilisation du réseau à titre d'information

21 -

22 À l'exclusion du rapport d'exception, serait-il possible de dresser un tableau sur la
23 valeur depuis 2001 des indicateurs retenus ainsi que la valeur des données de base qui
24 a servi au calcul de certains d'entre eux?
25

26 **R4. Le tableau suivant présente l'évolution des indicateurs**
27 **proposés et les valeurs des données de base.**

	Mesure	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Base 2007	Témoin 2008 sans Télécom.
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau	k\$/MW	15,69	15,56	16,08	16,36	16,89	17,39	17,78	18,03
Coût de service total excluant les taxes en fonction de la capacité planifiée du réseau	k\$/MW	66,84	65,57	61,19	57,02	61,48	60,00	61,20	61,73
IC	Heure/client	0,50	0,55	0,44	0,45	0,93	0,54	0,60	n/d

Numérateurs	Mesure	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Base 2007	Témoin 2008 sans Télécom.
Charges nettes d'exploitation	M\$	574,20	569,20	603,60	635,60	666,00	710,30	736,00	759,80
Coût de service total excluant les taxes	M\$	2 445,30	2 398,80	2 296,40	2 215,90	2 424,70	2 450,40	2 532,90	2 600,90

Dénominateurs	Mesure	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Base 2007	Témoin 2008 sans Télécom.
Capacité du réseau	MW	36 585	36 585	37 529	38 861	39 439	40 841	41 384	42 136

1

Question 5

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

Au chapitre des Coûts capitalisés, en HQT 6 Document 4 page 5, le Transporteur indique que la valeur des prestations de travail passe de 94,8 M\$ en 2006, à 91,7 M\$ en 2007 pour rebondir à 97,8 M\$ en 2008.

Qu'est-ce qui explique la diminution de l'imputation aux immobilisations de la charge de travail en 2007 alors que le programme d'investissement au cours de la période 2006-2008 est en constante progression?

R5. Comme mentionné dans le préambule, les investissements augmentent. Toutefois, la prestation de travail effectuée par le Transporteur peut varier selon l'avancement des différents projets. À titre d'exemple, lors de la réalisation des mises en route, le Transporteur réalise plusieurs heures de prestation de travail. Pour 2007, les heures contributives pour cette activité sont moindres compte tenu de la diminution des mises en route de gros projets en 2007, par exemple le projet Eastmain-1.

1 **Question 6**

2
3 Le Transporteur fait valoir en HQT 6 Document 2 page 18 qu'un « *budget spécifique*
4 *de 33M \$ par année serait requis pour réaliser les activités de maintenance nécessaire*
5 *au maintien du niveau de fiabilité et de qualité de service attendu ainsi qu'à la*
6 *protection de l'environnement* ».

7
8 Par ailleurs le Transporteur ne demande qu'un budget de 20M \$ en 2008 pour ces
9 activités jugées essentielles et ce, dans le seul but de « *limiter la croissance des*
10 *charges brutes directes* ».

11
12 Le Transporteur peut-il préciser la stratégie qu'il entend déployer pour optimiser les
13 activités de maintenance et en quoi différera-t-elle de celle mise en place depuis 2002,
14 période au cours de laquelle :

- 15
16 • Le nombre d'heures qui devait être consacré à la maintenance systématique et
17 préventive a chuté de plus de 30 %.
18
19 • la continuité de service mesurée par le CHI (Client-Heure-Interrompu) s'est
20 considérablement détériorée passant de 420 000 CHI en 2002 à 810 000 CHI
21 en 2006 et que les interruptions causées par des bris d'équipement sont en
22 hausse passant pendant cette période de 175 à 240.
23

24 **R6. L'optimisation des activités de maintenance est un processus**
25 **d'amélioration continue que le Transporteur entend poursuivre**
26 **afin d'offrir à ses clients la qualité de service attendu et au**
27 **moindre coût.**

28 **Il en est ainsi des normes de maintenance qui sont revues au**
29 **besoin à la lumière d'une meilleure connaissance de la**
30 **performance réelle des équipements.**

31 **De plus, le contexte de croissance du réseau de transport sera**
32 **l'occasion du déploiement massif de nouvelles technologies**
33 **qui offriront un potentiel de gains, autant au niveau des**
34 **processus de travail que des normes de maintenance.**

- 1 **Dans le cadre de la démarche d'efficience en cours, le**
2 **domaine d'activité "maintenance" est une activité fortement**
3 **ciblée par le comité d'efficience.**
- 4 **Voir également réponse à la question 28 de l'ACEF, pièce**
5 **HQT-14, Document 2.**